Einwirkungen der Raumordnung auf die Beschaffungsfunktion der Unternehmung. Ein Beitrag zur Standortorientierung in industriell schwachstrukturierten Gebieten

Barbara Richter

1972

Dissertationsdruck- und Verlagsanstalt
Werner Blasaditsch · 89 Augsburg · Theodor-Heuß-Platz 3 · Tel. (0821) 25563

Einwirkungen der Raumordnung auf die Beschaffungsfunktion der Unternehmung. Ein Beitrag zur Standortorientierung in industriell schwachstrukturierten Gebieten.

Inaugural - Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
einer Hohen Staatswirtschaftlichen Fakultät
der Ludwig-Maximilians-Universität
zu München

Vorgelegt von Barbara Richter, München 1971

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Referent: Prof. Dr. O. Hintner

Korreferent: Prof. Dr. W. Guthsmuths

Tag der mündlichen Prüfung: 14. Februar 1972

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Einführung	1
Erster Teil: Die Raumordnung in verkehrswirtschaftlich organisierten Volkswirtschaften	7
A. Die Raumordnung als Gegenstand der Staatspolitik	7
I. Die Gründe für die Raumordnung	7
1. Notwendigkeiten für staatliche Eingriffe in die gewachsene Raumordnung	7
2. Beziehungen und Abhängigkeiten zwischen Raumordnung und staatlicher Wirtschaftspolitik	11
II. Die Anlässe für die Raumordnung in der Bundesrepublik Deutschland	13
1. Wirtschaftliche Anlässe für die Raumordnung	13
2. Allgemein-politische Anlässe für die Raumordnung	16
3. Verteidigungspolitische Anlässe für die Raumordnung	17
III. Die Bewältigung der Raumordnungsaufgaben in der Bundesrepublik Deutschland	18
1. Ziele der Raumordnung und ihre gesetzliche Verankerung	18
2. Gestaltung der Raumordnungsmaßnahmen	20
3. Träger der Raumordnung	35
B. Die Raumordnung als Faktum bei der Standortwahl der Unternehmung	
I. Die Beurteilung der Raumordnungsmaßnahmen aus der Sicht der betriebswirtschaftlichen Standortkalkulation	39
II. Die Möglichkeiten zur Quantifizierung von Raumordnungsmaßnahmen als Standortfaktoren	42
III. Die Beziehungen zwischen Raumordnungsmaßnahmen und Standortfaktoren	45

Seite

Zweiter Teil: Die Beschaffungsfunktion der Unternehmung unter Einwirkung von Raumordnungsmaßnahmen 47

A. Die Beschaffung von Arbeitskräften

I. Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die menschliche Arbeitskraft in Abhängigkeit vom Standort 48

1. Kriterien der quantitativen Anforderungen 48
2. Kriterien der qualitativen Anforderungen 50

II. Die Analyse des Arbeitsangebots in industriell schwach strukturierten Gebieten 52

1. Quantitative Merkmale des Angebots 52
2. Qualitative Merkmale des Angebots 55

III. Die Einwirkungen der Raumordnungsmaßnahmen auf das Arbeitsangebot 57

1. Einwirkung auf die Quantität und Qualität des Angebots 57
2. Beurteilung der Maßnahmen nach ihrer zeitlichen Wirksamkeit 61
   a) Kurzfristige Einwirkungsmöglichkeiten 62
   b) Mittel- und längerfristige Einwirkungsmöglichkeiten 63
   c) Langfristige Einwirkungsmöglichkeiten 80

IV. Die Preisbildung auf dem Arbeitsmarkt 86

1. Allgemeine Grundlagen der Lohn- und Gehaltsfindung in Abhängigkeit vom Standort 86
2. Besonderheiten der Lohn- und Gehaltsfindung 90
   a) Quantitative Bestimmungsfaktoren 90
   b) Qualitative Bestimmungsfaktoren 94

B. Die Beschaffung von materiellen Produktionsfaktoren 96

I. Die Beschaffung von Betriebsmitteln 98

1. Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die Betriebsmittel in Abhängigkeit vom Standort 98
   a) Kriterien der quantitativen Anforderungen 99
   b) Kriterien der qualitativen Anforderungen 100
2. Analyse des Betriebsmittelangebots in industriell schwach strukturierten Gebieten 102
   a) Quantitative Merkmale des Betriebsmittelangebots 102
   b) Qualitative Merkmale des Betriebsmittelangebots 104

Seite

3. Einwirkungen der Raumordnungsmaßnahmen auf das Betriebsmittelangebot 106

a) Einwirkungen auf Quantität und Qualität des Angebots 106

b) Beurteilung der Maßnahmen nach ihrer zeitlichen Wirksamkeit 110

4. Preisbildung auf dem Markt für Betriebsmittel 112

a) Allgemeine Grundlagen für die Preisbildung in Abhängigkeit vom Standort 112

b) Besonderheiten der Preisbildung in industriell schwach strukturierten Räumen 114

II. Die Beschaffung von Werkstoffen 118

1. Wasserversorgung 120

a) Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die Wasserversorgung in Abhängigkeit vom Standort 120

aa) Kriterien der quantitativen Anforderungen 120
ab) Kriterien der qualitativen Anforderungen 122

b) Analyse des Wasserangebots in industriell schwach strukturierten Gebieten 123

ba) Quantitative Merkmale der Wasserversorgung 123
bb) Qualitative Merkmale der Wasserversorgung 126

c) Einwirkungen der Raumordnungsmaßnahmen auf die Wasserversorgung 127

ca) Einwirkungen auf die Quantität und Qualität der Wasserversorgung 127

cb) Beurteilung der Maßnahmen nach ihrer zeitlichen Wirksamkeit 129

d) Preisbildung in der Wasserversorgung 130

da) Allgemeine Grundlagen für die Preisbildung in Abhängigkeit zum Standort 130

db) Besonderheiten der Preisbildung bei der Wasserversorgung in industriell schwach strukturierten Gebieten 131

2. Wasserentsorgung

a) Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die Wasserentsorgung in Abhängigkeit vom Standort 138

aa) Kriterien der quantitativen Anforderungen 138
ab) Kriterien der qualitativen Anforderungen 140

Seite

b) Analyse der Wasserentsorgung in industriell schwach strukturierten Gebieten 142

c) Einwirkungen der Raumordnungsmaßnahmen auf die Wasserentsorgung 145

d) Preisbildung in der Wasserentsorgung 147

da) Allgemeine Grundlagen für die Preisbildung in Abhängigkeit vom Standort 147

db) Besonderheiten der Preisbildung in industriell schwach strukturierten Gebieten 148

3. Energieversorgung 156

a) Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die Elektrizitätsversorgung in Abhängigkeit vom Standort 158

aa) Kriterien der quantitativen Anforderungen 158

ab) Kriterien der qualitativen Anforderungen 160

b) Analyse der Elektrizitätsversorgung in industriell schwach strukturierten Gebieten 160

c) Einwirkungen der Raumordnungsmaßnahmen auf die Elektrizitätsversorgung 163

ca) Einwirkungen auf Quantität und Qualität der Elektrizitätsversorgung 163

cb) Beurteilung der Maßnahmen nach ihrer zeitlichen Wirksamkeit 170

d) Preisbildung in der Elektrizitätsversorgung 171

da) Allgemeine Grundlagen für die Preisbildung in Abhängigkeit vom Standort 171

db) Besonderheiten der Preisbildung in industriell schwach strukturierten Gebieten 173

C. Beschaffung von Dienstleistungen 177

I. Beschaffung von Dienstleistungen des Transports 180

1. Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die Transportdienstleistungen in Abhängigkeit vom Standort 182

a) Kriterien der quantitativen Anforderungen 182

b) Kriterien der qualitativen Anforderungen 184

2. Analyse des Transportangebots in industriell schwach strukturierten Gebieten 188

a) Quantitative Merkmale des Angebots 188

b) Qualitative Merkmale des Angebots 190

3. Einwirkungen der Raumordnungsmaßnahmen auf das Transportangebot 193

Seite -

a) Einwirkungen auf Quantität und Qualität des Angebots 193

b) Beurteilung der Maßnahmen nach ihrer zeitlichen Wirksamkeit 201

4. Preisbildung auf dem Markt für Transportleistungen 203

a) Allgemeine Grundlagen der Preisbildung in Abhängigkeit vom Standort 203

b) Besonderheiten der Preisbildung in industriell schwach strukturierten Gebieten 209

II. Beschaffung von kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen 215

1. Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen in Abhängigkeit vom Standort 215

a) Kriterien der quantitativen Anforderungen 215

b) Kriterien der qualitativen Anforderungen 217

2. Analyse des Angebots an kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen in industriell schwach strukturierten Gebieten 219

3. Einwirkungen der Raumordnung auf das kreditwirtschaftliche Angebot 222

4. Preisbildung auf dem Markt für kreditwirtschaftliche Dienstleistungen 235

a) Allgemeine Grundlagen der Preisbildung in Abhängigkeit vom Standort 235

b) Besonderheiten der Preisbildung in industriell schwach strukturierten Gebieten 235

Ergebnis der Untersuchung 240

Darstellungen und Übersichten

Darstellung Nr. 1 Fördergebiete in Bayern 29

Darstellung Nr. 2 Wirkung einer Raumordnungsmaßnahme 41

Darstellung Nr. 3 Das bayerische Schulsystem 78

Darstellung Nr. 4 Kreislaufbildung des Wassers 119

Darstellung Nr. 5 Gestaltung von Versorgungsnetzen 133

Darstellung Nr. 6 Einrichtungen der Wasserentsorgung bei variierender Industrialisierung 154

Darstellung Nr. 7 Wirkungsweise von Investitionen im Infrastrukturbereich bei steigender Industrieansiedlungsdichte 176

		Seite
Darstellung Nr. 8	Verteilung der Industriestandorte	211
Darstellung Nr. 9	Gliederung der Kreditneuzusagen nach Wirtschaftsbereichen	229
Übersicht Nr. 1	Die gesetzlichen Grundlagen zur Raumordnung in der BRD seit dem Jahre 1949	21
Übersicht Nr. 2	Einteilung der Ausbau- und Zonenrandgebiete nach Regierungsbezirken und Planungsregionen	33
Übersicht Nr. 3	Die Träger der Raumordnung in Bayern	36
Übersicht Nr. 4	Regionale Planungsbehörden und Planungsorgane in Bayern	38
Übersicht Nr. 5	Gegenüberstellung von Raumordnungsmaßnahmen und Standortfaktoren	46
Übersicht Nr. 6	Altersgruppierung der männlichen Erwerbspersonen im Unteren Bayerischen Wald	54
Übersicht Nr. 7	Energiebilanz	164
Übersicht Nr. 8	Primärenergieverbrauch in der BRD für die Jahre 1965 und 1970	166
Übersicht Nr. 9	Katalog der Eigenschaften von Verkehrsleistungen	185
Übersicht Nr. 10	Aufteilung der von der LfA ausgereichten Darlehen in den Jahren 1969 und 1970	226
Übersicht Nr. 11	Verteilung der öffentlichen Kredite auf die einzelnen Fördergebiete Bayerns	227
Übersicht Nr. 12	Investitionszuschüsse in den Jahren 1969 und 1970	230
Übersicht Nr. 13	Konditionen der Kredite im Rahmen der Förderprogramme für die gewerbliche Wirtschaft	238
Übersicht Nr. 14	Neuzusagen der Zinszuschüsse durch die LfA an die gewerbliche Wirtschaft	239

Literaturverzeichnis VII

Anhang

Förderungsmaßnahmen für Investitionen der gewerblichen Wirtschaft XXVIII

Förderungsmaßnahmen für Vorhaben der Gemeinden und Gemeindeverbände zur Verbesserung der regionalen Infrastruktur XXXVI

Förderungsmaßnahmen für die berufliche Fortbildung und Umschulung XXXIX

E I N F Ü H R U N G

Der Ausgang des 2. Weltkrieges hatte auf die staatliche und wirtschaftliche Verfassung Deutschlands tiefgreifende Auswirkungen. So war nicht nur eine Neugliederung eines verkleinerten Staatsgebietes, sondern zugleich auch ein vollständiger Neuaufbau der Wirtschaft auf allen Ebenen erforderlich.

Ohne auf eine detaillierte Schilderung der politischen und wirtschaftlichen Ausgangslage schon in diesem Zusammenhang einzugehen, kann festgehalten werden, daß die erste Starthilfe für den Wiederaufbau der westlichen Besatzungszone des ehemaligen Deutschen Reiches aus den Mitteln des European Recovery Program (ERP) finanziert wurde. Dabei setzte eine mehr oder weniger unorganisierte Zuwanderung in die traditionell gewachsenen Ballungszentren ein, wodurch sich die bereits vor dem Krieg entwickelte wirtschaftliche Schwerpunktbildung in verstärktem Umfang fortsetzte.[1)] Das war vor allem darauf zurückzuführen, daß nicht nur die einheimische Bevölkerung aus dem ländlichen Raum zurückdrängte, sondern auch Vertriebene und Flüchtlinge denselben Weg nahmen.

Aus heutiger Sicht beurteilt, bot die Nachkriegssituation Ansatzpunkte für neue weitgefächerte raumwirtschaftliche Zielsetzungen und Planungen, zumal zu diesem Zeitpunkt eine gleichmäßigere Verteilung der Bevölkerung über den Raum relativ einfach zu erreichen gewesen wäre. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß damals die Staatsgewalt auf dem Gebiet der heutigen Bundesrepublik ausgeübt wurde und die Regierungen der neuerrichteten Länder in ihrer Handlungsfähigkeit weitgehend eingeschränkt waren. Hinzu kommt, daß auch die wissenschaftlich theoretischen Erkenntnisse zur Raumplanung neu orientiert werden mußten und

---

1) Vgl. v. BÖVENTER, E.: Die räumlichen Wirkungen von privaten und öffentlichen Investitionen, in: Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften, Schriften des Vereins für Socialpolitik, Neue Folge Bd. 58, Berlin 1971, S. 175.

der Druck der zu ergreifenden Sofortmaßnahmen eine ausgereifte Entwicklung von alternativen Raumnutzungs- und -rationalisierungskonzeptionen erst allmählich entstehen ließ. Umso bemerkenswerter erscheint es daher, daß schon 1946 eine zentrale Forschungsstelle in Form der Akademie für Raumforschung und Landesplanung entstand.[1] Mit der Errichtung der Bundesrepublik Deutschland erschlossen sich mit zunehmender Normalisierung und Konsolidierung des Wirtschaftslebens neue Wege zur Lösung der entstandenen Raumordnungsprobleme. Gleichzeitig setzten sich die Vertreter der Wirtschaft- und Sozialwissenschaften in verstärktem Umfang mit Fragen marktkonformer Raumnutzung, Raumverteilung und Raumrationalisierung intensiv auseinander.[2] Sie knüpften damit an eine frühere Forschungstradition an.

Heute verfügen die Länder der Bundesrepublik über ein weitgehend entwickeltes Instrumentarium zur Beeinflussung der Raumordnung. Dieses besteht aus Gesetzen, Verordnungen und insbesondere aus Institutionen, die die Möglichkeit haben, durch interdisziplinäre Forschungen marktkonforme Problemlösungen zu finden. Dabei kommt den Fragen des Umweltschutzes und der Umwelterhaltung einerseits sowie der Gestaltung allgemeiner sozioökonomischer Beziehungen und Verhältnisse andererseits primäre Bedeutung zu, während dagegen die Beschäftigung mit den ursprünglich bestehenden Eingliederungsnotwendigkeiten bestimmter Bevölkerungsgruppen zurücktritt. Die Bedeutung, die der staatlichen Raumordnung zugemessen wird, kommt nicht zuletzt darin zum Ausdruck, daß in einigen Bundesländern eigenständige Ministerien für Fragen der Landesplanung und Raumordnung sowie des Umweltschutzes eingerichtet worden sind.[3]

---

1) Die Akademie ist die Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung. Sie wurde 1946 mit Genehmigung der alliierten Besatzungsbehörden neu gegründet. Vgl. Vademecum - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1971, S. 7 ff.

2) Vgl. v.BÖVENTER, E.: Theorie des räumlichen Gleichgewichts, Tübingen 1962, insbes. S. 10 - 37 und die dort genannte Literatur. Vgl. auch GUTHSMUTHS, W.: Rationalisierung, Betriebswirtschaftliche Studienbücher, Hrsg. Seischab, H. Reihe V, Stuttgart 1964.

3) So besteht in Bayern z.B. als erstem Land der Bundesrepublik seit 19.2.71 ein Ministerium für Landesentwicklung und Umweltschutz.

Unsere Untersuchung hat davon auszugehen, daß in marktwirtschaftlich organisierten Volkswirtschaften die Raumordnungsmaßnahmen des Staates darauf beschränkt sind, koordinierend auf die Planungen der Wirtschaftseinheiten (Unternehmungen, öffentliche und private Haushalte) einzuwirken.[1] Die öffentliche Hand kann jedoch in unserer Wirtschaftsordnung lediglich Empfehlungen aussprechen und/oder die räumlichen Voraussetzungen schaffen, die der formalen Zielfunktion einer Unternehmung[2] gerecht werden, so daß die privatwirtschaftliche Initiative in den Dienst des Gesamtwohls der Volkswirtschaft gestellt wird. Diese Hypothese bildet den Ausgangspunkt theoretischer Analysen und praktischer Lösungen von Raumordnungsproblemen.

In der volkswirtschaftlichen Literatur befaßt man sich mit der Raumordnung vorwiegend unter dem Blickwinkel der Gleichverteilung aller Produktivkräfte im Raum bzw. mit Kosten-Nutzenvergleichen gesamtwirtschaftlicher Investitionen. Die Betriebswirtschaftslehre prüft hingegen die Auswirkung von Raumordnungsmaßnahmen auf die Unternehmung. Allerdings ging man dazu erst in jüngerer Zeit über. So untersucht TÖPFER unter dem Einfluß der modernen Entscheidungstheorie, welche Raumordnungskomponenten am Entscheidungsprozeß bei der Standortwahl beteiligt sind und prüft insbesondere, welche formalen Wirkungen diesen zuzumessen sind.[3] Die vom Raum abhängigen materiellen Bedingungen, die man als Standortfaktoren bezeichnet, behandelt das betriebswirtschaftliche Schrifttum als Kriterien der Standortkalkulation [4] und -wahl [5] sowie im Rahmen

---

1) Vgl. PREISER, E.: Nationalökonomie heute, 5.Aufl., München 1962, S.42.

2) Vgl. HEINEN, E.: Die Zielfunktion der Unternehmung, Wiesbaden 1966.

3) Vgl. z.B. WITTE, E.: Organisatorische Barrieren im Entscheidungsprozeß zu Infrastrukturprojekten, in: Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften, Schriften des Vereins für Socialpolitik Neue Folge Bd. 58, Berlin 1971, S. 381 - 398; oder TÖPFER, K.: Regionalpolitik und Standortentscheidung. Die Beeinflussung privater Pläne, dargestellt an der unternehmerischen Standortentscheidung, Bielefeld 1969.

4) Vgl. RÖSSLE, K.: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, 5. Aufl., Stuttgart 1956, S. 55

5) Vgl. HINTNER, O.: Artikel "Standortwahl" in: HWB, III.Aufl. Bd.III, Stuttgart 1962, Sp. 5053 - Sp. 5058.

von Standorttheorien.[1] Kaum Beachtung finden hingegen die Wirkungen von Raumordnungsmaßnahmen, die als künstlich geschaffene bzw. manipulierte Standortfaktoren die materielle Grundlage für die Kostendisposition und Erlösbildung darstellen.

Die Untersuchung der Wirkung von Raumordnungsmaßnahmen auf die Unternehmung kann bei den betrieblichen Bewegungsvorgängen, wie Beschaffung, Leistungserstellung und -verwertung sowie Finanzierung einerseits oder bei den betrieblichen Bestandsgrößen andererseits ansetzen. Vorliegende Arbeit hat sich zum Ziel gesetzt, anhand der Beschaffungsfunktion der Unternehmung zu prüfen, welche materiellen Wirkungen Raumordnungsmaßnahmen in der Praxis zeitigen können, soweit sie den Charakter von Standortfaktoren annehmen. Dabei ist die Beschaffung im weitesten Sinn auszulegen, und zwar als "die Gesamtheit aller Tätigkeiten ... die dem Betrieb alle von ihm benötigten, aber nicht von ihm erzeugten Güter, seien es Sachgüter, Dienstleistungen oder Rechte",[2] zuführt. Die materiellen Wirkungen von Raumordnungsmaßnahmen auf die Beschaffung sind vornehmlich kostenwirtschaftlicher Art,[3] d.h. sie berühren unmittelbar den Kapitaleinsatz der Unternehmung. Günstige Beschaffungsmöglichkeiten führen zu niedrigeren Herstellkosten für die Betriebsleistungen und damit unter Umständen zu einer gesteigerten Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmung. Das bedeutet, daß kostenwirtschaftliche Vorteile indirekt auch die Ertragslage einer Betriebswirtschaft beeinflussen und auf bestimmte Standortabhängigkeiten schließen lassen.

Die Abgrenzung unserer Untersuchung auf die Beschaffungsfunktion wird deshalb vorgenommen, weil das Beschaffungspotential "den primären Stand-

---

1) Vgl. BEHRENS, K.Chr.: Allgemeine Standortbestimmungslehre mit einem Anhang über Raumordnung, 1. Aufl., Köln und Opladen 1961, S. 90; Vgl. auch RÜSCHENPÖHLER, H.: Der Standort industrieller Unternehmungen als betriebswirtschaftliches Problem. Versuch einer betriebswirtschaftlichen Standortlehre, Abhandlungen aus dem Industrieseminar der Universität zu Köln, Berlin 1958.

2) MUNZ, M.: Beschaffung und Beschaffungsplanung im Industriebetrieb, Wiesbaden 1959, S. 7. Vgl. auch BESTE, T.: Das Beschaffungswesen, in: HDW 2.Aufl. Bd.I, Köln und Opladen 1966, S. 260 - 274.

3) Vgl. HEINEN, E.: Einführung in die Betriebswirtschaftslehre, 1.Aufl., Wiesbaden 1968, S. 147.

ortfaktor" [1] darstellt und für das Wachstum der Unternehmung entscheidend ist; denn dieses setzt eine Ausdehnung der betrieblichen Aktivitäten und gleichzeitig die Zuführung weiterer Produktionsfaktoren voraus.[2] Im übrigen ist die Beschaffungsfunktion der Unternehmung jener Funktionsbereich, durch dessen Beeinflussung die Ziele der Raumordnung am wirkungsvollsten erreicht werden können, da eine sich neu ansiedelnde oder expandierende Unternehmung unmittelbar die räumlich vorhandenen Beschaffungsgüter mobilisieren dürfte.

Eine weitere Eingrenzung unserer Untersuchung auf die industriell schwach strukturierten Gebiete [3] wird deshalb vorgenommen, weil diese Regionen in der Regel durch eine relative Marktferne einerseits sowie durch eine einseitige Zusammensetzung des gebietswirtschaftlichen Produktionspotentials andererseits gekennzeichnet sind. Daraus resultieren zwangsläu-

---

1) BEHRENS, K.Chr.: Allgemeine Standortbestimmungslehre a.a.O. S. 89.

2) Vgl. FUCHS, K.D.: Formen und Erklärungsversuche des Unternehmerwachstums, Wien 1969, S. 52.

3) Ein Programm für Bayern I (Hrsg. Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr Juli 1969, S. 1) gibt für diesen Begriff folgende Erläuterung: "1. Als schwach strukturierte Gebiete behandelt das Programm alle Landkreise und kreisfreien Städte, für die mindestens drei der folgenden fünf Kriterien zutreffen: Negativer Wanderungssaldo in den Jahren 1961 - 1967, Bevölkerungsdichte am 30. Juni 1968 104 Einwohner oder weniger pro qkm, Industriebesatz am 30. Juni 1968 75,8 Industriebeschäftigte oder weniger pro 1000 Einwohner, Realsteuerkraft 1967 113,93 DM oder weniger pro Einwohner, Bruttoinlandsprodukt 1966 5970 DM oder weniger pro Kopf der Wirtschaftsbevölkerung. Diese Kriterien charakterisieren den wirtschaftlichen Entwicklungsstand eines Gebietes. Sie sind untereinander zwar nicht gleichwertig, ergeben aber in ihrem Zusammentreffen ein wirklichkeitsnahes Bild.
2. Als industrielle Problemgebiete behandelt das Programm Gebiete mit einseitiger, auf nur einer oder wenigen Industriegruppen beruhender Industriestruktur, mit erschwerten Standortbedingungen (Randlage in der EWG, Verlust von traditionellen Bezugs- und Absatzmärkten), mit Abwanderung von Arbeitskräften, mit überalterter Bevölkerung. Die industriellen Problemgebiete liegen im nordöstlichen Oberfranken und in der nördlichen Oberpfalz.
3. Als sonstige ländliche Gebiete behandelt das Programm Landkreise und kreisfreie Städte außerhalb der großen städtischen Ballungszentren und Verflechtungsgebiete, soweit sie nicht zu den schwach strukturierten Gebieten oder zu den industriellen Problemgebieten gehören."

fig Beschaffungsprobleme, die von denen in Mittellagen und Ballungszentren wesentlich abweichen. Im Sinne eines Raummodells werden in dieser Untersuchung in erster Linie die Raumordnungsmaßnahmen im Freistaat Bayern berücksichtigt, weil dieses Bundesland wegen seines großen Anteils am Zonenrandgebiet verhältnismäßig weite wirtschaftlich benachteiligte Gebiete aufweist, die intensive raumordnerische Maßnahmen bedingen.

Die Darstellung der Einwirkungen von Raumordnungsmaßnahmen auf die Beschaffungsfunktion der Unternehmung läßt es angebracht erscheinen, zunächst darzulegen, auf welchen Grundlagen die raumordnerischen Aktivitäten in der Bundesrepublik, insbesondere im Freistaat Bayern, basieren. Gleichzeitig soll damit erreicht werden, die für unsere Untersuchung relevanten Raumordnungsmaßnahmen abzustecken.

Ein weiteres Kernstück der Arbeit untersucht die Beschaffungsgüter und ihre Beeinflußbarkeit durch spezifische Raumordnungsmaßnahmen unter Anwendung betriebswirtschaftlicher Methoden. Dabei fiel die Auswahl auf jene Beschaffungsgüter, die für alle nicht standortgebundenen Unternehmungen - gleichgültig ob es sich um Industrie- oder Handwerksbetriebe handelt - erforderlich sind und deren Verfügbarkeit die Voraussetzung für die Realisierung jeder Art betrieblicher Sachziele bildet. Insoweit kommen dafür folgende Untersuchungsobjekte in Frage:
- Arbeitskräfte,
- materielle Produktionsfaktoren und
- Dienstleistungen.
Eigenarten einzelner Wirtschaftszweige bleiben außer Ansatz, da ihre Behandlung den Rahmen der Arbeit sprengen würde.

Die genannten Beschaffungsgüter sind im einzelnen zunächst daraufhin zu untersuchen, welche quantitativen und qualitativen Anforderungen die Unternehmung an sie stellt, um auf dieser Grundlage festzustellen, inwieweit diese in schwach strukturierten Gebieten erfüllt werden können und welche raumordnerischen Konsequenzen aus den örtlich bestehenden Bedin-

gungen hinsichtlich der Beschaffung zu ziehen sind. Ausgehend von einer Analyse der allgemeinen Preisbildungskomponenten für die einzelnen Beschaffungsgüter ist darüberhinaus zu prüfen, inwieweit mit Raumordnungsmaßnahmen marktkonform auf das jeweilige Preisniveau eingewirkt werden kann.

E R S T E R T E I L

Die Raumordnung in verkehrswirtschaftlich organisierten Volkswirtschaften

A. Die Raumordnung als Gegenstand der Staatspolitik

I. Gründe für die Raumordnung

1. Notwendigkeiten für staatliche Eingriffe in die gewachsene Raumordnung

Raumordnung ist die Bindung aller wirtschaftlichen und sozialen Kräfte an ein politisch geordnetes Gebiet. Sie ist abhängig vom qualitativen und quantitativen Niveau der in ihm wirksamen ökonomischen, sozialen und kulturellen Kräfte und beinhaltet zugleich die Zielsetzungen der rationalen Gestaltung der Einzelwirtschaften.[1)]

Der Periode des klassischen Liberalismus waren gezielte Raumordnungsüberlegungen fremd. Man vertrat den Standpunkt, daß "das freie Walten der Markt-

---

1) Diese Auslegung des Begriffs Raumordnung steht an Stelle einer Vielzahl von Begriffsbestimmungen. Es kann nicht Ziel der Arbeit sein, den Begriff Raumordnung eingehend zu erörtern, weshalb auf folgende Literatur verwiesen wird:

DITTRICH, E.: Zur Begriffsbildung und zum Bedeutungswandel der Begriffe in der Raumforschung, in: Leitgedanken zur Raumforschung und Raumordnung (Eine Auswahl aus den Arbeiten von E. Dittrich), Hrsg. Österreichische Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung, Bd. 9, Wien-New York 1969; BÜLOW, F.: Volkswirtschaftslehre, Berlin 1957, S. 125; KUSKE, B.: Zur Problematik der wirtschaftswissenschaftlichen Raumforschung, Hrsg. Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, 1952, Heft 23, S. 7; STORBECK, D.: Die wirtschaftliche Problematik der Raumordnung, Berlin 1959, S. 13; BÜLOW, F.: Soziale Marktwirtschaft und Raumordnung, in: Raumforschung, Bremen 1960, S. 309.

wirtschaft raumordnerisch die sicherste Garantie für eine daseinsrichtige Zuordnung von Gesellschaft, Wirtschaft und Raum ist"[1]. Vom freien Spiel der Kräfte versprach man sich eine harmonisch wachsende Raumordnung und damit auch eine gleichmäßige Raumnutzung und -erhaltung. Praktisch führte jedoch diese Laissez-faire Politik zur Bildung wirtschaftlicher Konzentrationen, zur Entstehung von Verdichtungs- und Ballungsräumen einerseits sowie zu Entleerungs- und Notstandsgebieten andererseits. Heute wird deshalb allgemein anerkannt, "daß die Zeit der absolut freien Standortwahl vorüber ist" und "daß es eine freie Marktwirtschaft nur noch in der Wirtschaftstheorie gibt".[2]

Die Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland wurde nach dem zweiten Weltkrieg am System der sozialen Marktwirtschaft orientiert. Dieser Wirtschaftsordnung liegt der Gedanke zugrunde, daß "das Prinzip der Freiheit auf dem Markte mit dem sozialen Ausgleich verbunden wird"[3]. In Bezug auf die Raumordnung bestehen die Zielvorstellungen der sozialen Marktwirtschaft unter anderem darin, "die räumliche Verteilung der gesellschaftlichen Erscheinungen so zu gestalten, daß die Ansprüche und die Ziele der Gesellschaft durch keine andere Verteilung besser erfüllt werden können".[4] Dieses Grundsatzziel schließt auch die Verpflichtung ein, die sich frei entwickelnden einzelnen Lebensbereiche nicht zu stören. Speziell im wirtschaftlichen Bereich wird das Ziel der Raumordnung darin gesehen,

---

1) THALHEIM, K.C.: Marktkonforme Mittel der Raumordnung, in: Raumforschung und Raumplanung, 1954, Heft 4, S. 193.

2) GUTHSMUTHS, W.: Raumordnung und Betriebswirtschaftspolitik, in:Raumforschung und Raumordnung, München, 22. Jg. Dezember 1964, Heft 3/4, S. 122; Vgl. auch MAHR, W.: Einführung in die Allgemeine Völkswirtschaftslehre, 2.Aufl. Wiesbaden 1971, S. 228 - 230. Schriftenreihe des Instituts für Städtebau Raumplanung an der Technischen Hochschule Wien, Bd. 4, Wien 1967. Der Verfasser hat die Probleme der Ballung einer ersten Konzeption zur Erstellung von sozio-ökonomischen Raumordnungsplänen untersucht.

3) BÜLOW, F.: Soziale Marktwirtschaft und Raumordnung, in: Raumforschung Bremen 1960, S. 310.

4) STORBECK, D.: Die wirtschaftliche Problematik der Raumordnung, Berlin 1959, S. 112.

durch entsprechende Einflußnahme auf "die räumliche Gestaltung der Wirtschaft die bestmögliche Ausnutzung der räumlichen Produktionsmöglichkeiten"[1] zu erreichen.

Die raumordnerischen Bestrebungen einer sozialen Marktwirtschaft gipfeln letztlich in der Rationalisierung des Wirtschaftsgeschehens im Raum.[2] Diese läßt sich jedoch nur dann verwirklichen, wenn konkrete Vorstellungen über die wirtschaftliche Nutzung eines Gebietes bestehen, die denen der Gesellschaft entsprechen. Aus diesem Grunde läßt sich eine Raumwirtschaftlichkeit auf der Basis gesicherter und ausreichender Raumkapazitäten bis in die Betriebswirtschaften hinein nur dann erzielen, wenn einerseits Versorgungsengpässe - ausgelöst beispielsweise durch das Anwachsen der Bevölkerung bei gleichbleibender Raumausdehnung[3] - vermieden werden, andererseits auch dem Tatbestand Rechnung getragen wird, daß die Verbrauchsintensität der Gesellschaft mit erhöhtem Lebensstandard schneller wächst, als die Raumnutzungsmöglichkeiten variiert werden können.[4] Die wirtschaftswissenschaftliche Theorie sieht daher den Optimalzustand der Raumnutzung einer marktwirtschaftlich organisierten Volkswirtschaft dann als erreicht an, wenn die Kosten zur Befriedigung gesellschaftlicher Ansprüche "durch eine andere Raumverteilung nicht verringert werden können".[5]

Neben der Raumnutzung kann weiterhin in der Erhaltung eines Raumes die Notwendigkeit eines staatlichen Eingriffs in die gewachsene Raumordnung gesehen werden. Darunter ist nicht nur die Bewahrung der Produktivkräfte, d.h. der in einem Raum vorhandenen Arbeitskräfte und produzierten Produktionsmittel (Kapital) zu verstehen, sondern auch der Schutz der gegebenen Natur, beispielsweise in einem für den Fremdenverkehr geeigneten Gebiet.

---

1) STORBECK, D.: Die wissenschaftliche Problematik der Raumordnung, a.a.O. S. 113.

2) Vgl. GUTHSMUTHS, W.: Rationalisierung, a.a.O. S. 48 - 50.

3) Vgl. KÜHN, A.: Die mittlere Zukunft in der Raumforschung, in: Raumforschung, Bremen 1960, S. 117 - 132, hier S. 123.

4) Ebenda S. 130 f.

5) STORBECK, D.: a.a.O. S. 121.

Schließlich bedingt eine staatliche Ordnung von Räumen die Weckung des Raumbewußtseins der am Wirtschaftsleben beteiligten Wirtschaftseinheiten.[1] Dabei kommt es darauf an, die Beziehungen der Bevölkerung zum Raum, in dem sie lebt, zu intensivieren. Dazu gehört die kontrollierte Abwasser- und Abfallbeseitigung ebenso wie ein räumliches Kulturbewußtsein.

Optimale Raumnutzung, Raumerhaltung und Förderung des von der Gesellschaft getragenen Raumbewußtseins bilden die Prämissen für eine marktgerechte Rationalisierung des Raumes, die ihrerseits ein Postulat für jedes raumordnerische Handeln darstellt. Diese Forderung ist ein Anliegen an die Wirtschaftsgestaltung schlechthin, unabhängig von aktuellen Zeiterfordernissen. Im übrigen ist die rationale Gestaltung des Raums eine Aufgabe, die in allen Wirtschaftsordnungen zu jedem Zeitpunkt gelöst werden muß.

Die Notwendigkeit der raumordnerischen Tätigkeit des Staates wurde in den liberalen Marktwirtschaften früherer Epochen nicht erkannt, wenngleich auch dort vom Zufall ausgelöste raumordnerische Aktionen nachweisbar sind.[2] In den nach sozialen Grundprinzipien gestalteten Verkehrswirtschaften ist die Erkenntnis, Raumordnungsmaßnahmen systematisch einzuleiten und zu vollziehen, bereits ein Bestandteil der Wirtschaftsordnung. Die staatlichen Beeinflussungen beschränken sich hierbei allerdings lediglich auf Empfehlungen und Hinweise bzw. auf Ankurbelungen[3] durch Schaffung von günstigen Voraussetzungen für die Wirtschaft.[4] Ein staatliches Befehlen[5] ist als systemfremde Maßnahme ausgeschlossen, "denn

---

1) Vgl. STORBECK, D.: a.a.O. S. 126.

2) Vgl.: So gründete z.B. Generallandschaftsdirektor Kapp im Jahre 1910 eine der ersten öffentlich-rechtlichen Lebensversicherungssozietäten für Ostpreußen mit dem Ziel, auf die Verschuldung der landwirtschaftlichen Betriebe Einfluß zu nehmen und somit ihre Auflösung sowie die Abwanderung ihrer Eigentümer in die Städte zu verhindern (vgl. ARPS, L.: Auf sicheren Pfeilern, Deutsche Versicherungswirtschaft vor 1914, Göttingen 1965, S. 595 - 598, insbes. S. 596)

3) Vgl. EGNER, E.: Möglichkeiten und Grenzen industrieller Standortpolitik, in: Raumforschung und Raumordnung, Hrsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1948, Heft 1, S. 12.

4) Vgl. DÖRPMUND, H.: Die Mittel der Industriestandortlenkung und die Grenzen ihrer Anwendbarkeit, Bremen-Horn 1950, S. 15 ff.

5) Vgl. EGNER, E.: Möglichkeiten und Grenzen industrieller Standportpolitik, a.a.O. S. 12.

die wirtschaftsimmanenten Antriebe sollen ja so weit wie möglich ausgewertet werden, daß der Wirtschaft ihre freien Entfaltungskräfte erhalten bleiben."[1)]

2. Beziehungen und Abhängigkeiten zwischen Raumordnung und staatlicher Wirtschaftspolitik

Im Rahmen dieser Untersuchung kann davon ausgegangen werden, daß die Raumordnungspolitik heute die Aufgabe hat, auf der Grundlage der tatsächlichen Struktur eines konkret gegebenen Raumes jede Maßnahme zu ergreifen, die eine möglichst wirtschaftliche Raumordnung gewährleistet. Die faktisch gegebene Raumordnung wird auf der Grundlage von Vorstellungen über eine ideale Raumordnung (im Sinne von Normenvorstellungen) aktiv beeinflußt (tätige Raumordnung)[2)].

Die Raumordnungspolitik trifft also nicht nur die unmittelbaren wirtschaftlichen Fakten und Daten, sondern greift auch auf politische Bereiche über. Sie ist somit Teilbereich der staatlichen Wirtschaftspolitik - in Anbetracht der Tatsache, daß die meisten wirtschaftspolitischen Maßnahmen innen-, außen- und kulturpolitische Nebenwirkungen oder rechtspolitische Aspekte haben - sogar solche der Staatspolitik, sowie auch Daten der Betriebswirtschaftspolitik.[3)] Nachdem jedoch die ökonomische Voraussetzung für die Raumordnungspolitik in diesem Zusammenhang allein interessiert und zudem die ökonomische Ausprägung der Raumordnungspolitik in den Bereich der Wirtschaftspolitik fällt, erscheint es notwendig,

---

1) BÜLOW, F.: Soziale Marktwirtschaft und Raumordnung, a.a.O. S. 310. Vgl. auch CHRISTMANN, A.: Allgemeine Probleme der Strukturpolitik, in: Strukturprobleme und ihre wirtschaftspolitische Bewältigung, Beihefte zur Konjunkturpolitik, Zeitschrift für angewandte Konjunkturforschung, Heft 16, Berlin 1969, S. 12.

2) Vgl. BEHRENS, K.Ch.: a.a.O. S. 105 ff.

3) Vgl. HEINRICH, W.: Wirtschaftspolitik, 2.Bd. 2 Halbbd. Wien 1954; GUTHSMUTHS, W.: Raumordnung und Betriebswirtschaftspolitik, Sonderdruck aus Raumforschung und Raumordnung, 22.Jg. Heft 3/4 1964, S. 117 - 126.

die Frage aufzuwerfen, worin die Aufgabenstellung der Wirtschaftspolitik gesehen werden muß und inwieweit sie sich mit der der Raumordnungspolitik deckt. Dabei kommt es jedoch lediglich darauf an, aufzuzeigen, welche grundlegenden Beziehungen und Abhängigkeiten bestehen. Eine ins einzelne gehende Abgrenzung ist daher nicht notwendig.

Die Wirtschaftspolitik wird in der Literatur überwiegend vom Katalog ihrer Maßnahmen bzw. im Rahmen der Auseinandersetzung um die welfare economics von ihrer Zielsetzung bestimmt.[1] In weitgehender Übereinstimmung der Auffassungen in der einschlägigen Literatur läßt sich feststellen, daß die Wirtschaftspolitik in einer weit über die ökonomischen Interdependenzen hinausreichenden Beziehung zur gesamten Lebensordnung steht.[2] SERAPHIM[3] rechnet beispielsweise die Wirtschaft zur sozialökonomischen Kategorie, so daß die Wirtschaftspolitik insgesamt als sozialökonomische Politik aufgefaßt werden kann. Es ergibt sich daraus die Frage, ob die Wirtschaftspolitik ihre Gestaltungsaufgabe über die unmittelbar ökonomischen Tatbestände hinaus auch im Bereich der sozialen und kulturellen Bedingungen zu suchen hat. Hier wird die Auffassung vertreten, daß die Wirtschaftspolitik zwar von den Interdependenzen der ökonomischen Bedingtheiten auszugehen hat, daß sie sich aber weitgehend auf marktwirtschaftliche Fakten beschränkt, was gerade für eine betriebswirtschaftliche Analyse von Bedeutung ist.

---

1) So erklärt K.E. BOULDING in: Principles of Economics Policy, Englewood Cliffs, N.J. 1958, S. 1, die Wirtschaftspolitik und ihre Probleme folgendermaßen: Our policy, to be effective, Must chase a suitable objective, So our economy should be Both Growing Stable, Just and Free, The Dog would surely be a Dunce Who tried to chase four things at once. Yet this is just the way we plan the task of Economic Man!"

2) Vgl. EUCKEN, W.: Grundsätze der Wirtschaftspolitik, Tübingen-Zürich 1960, S. 14.

3) Vgl. SERAPHIM, H.-J.: Theorie der Allgemeinen Volkswirtschaftspolitik, Göttingen 1963, S. 14.

Die Beeinflussung des Wirtschaftsgeschehens ist nach GIERSCH[1] Objekt aller Bemühungen der Wirtschaftspolitik. Demnach umfaßt ihr Maßnahmenkatalog Ordnungs- und Prozeßmaßnahmen, Regelungen zur Sicherung des Wettbewerbs - partiell auch zu seiner Beschränkung -, Konjunkturpolitik, Lohnpolitik oder sektorale Politiken, wie z. B. Industrie-, Export-, Agrarpolitiken, schließlich aber auch die Raumordnungspolitik. Diese ist nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Betriebswirtschaftspolitik nach ihrer ökonomischen Dimension zu beurteilen. Zudem verfolgt die Raumordnungspolitik, wie gezeigt, nicht nur (unmittelbar) ökonomische, sondern auch (unmittelbar) außenökonomische Zielsetzungen.

Insgesamt folgt daraus, daß Raumordnungspolitik und Wirtschaftspolitik am gleichen Objekt ansetzen, daneben aber auch deckungsfreie Gestaltungsräume aufweisen. Wirtschaftspolitik ist also insoweit Raumordnungspolitik, als sie auf räumlich determinierte ökonomische Daten abstellt, Raumordnungspolitik ist insoweit Wirtschaftspolitik, als sie sich auf ökonomische Daten bezieht.[2] Allerdings soll nicht übersehen werden, daß ähnlich wie beider angedeuteten Bedingtheit zwischen Staatspolitik und Wirtschaftspolitik in einem mittelbar entfernten Sinn wirtschaftspolitische Mittel aller Art raumordnerisch relevant werden und die meisten raumordnerischen Mittel von wirtschaftspolitischer Relevanz sein können.

II. Die Anlässe für die Raumordnung in der Bundesrepublik Deutschland

1. Wirtschaftliche Anlässe für die Raumordnung

Der Zwang zu raumordnerischen Maßnahmen des Staates ergibt sich aus der Entwicklung und der gewachsenen Ordnung der Wirtschaft. Diese führte zu allgemeinen wirtschaftlichen Ballungen sowie zu besonderen betrieblichen

---

1) Vgl. GIERSCH, H.: Allgemeine Wirtschaftspolitik - Grundlagen, Wiesbaden 1960, S. 17 f.

2) Vgl. hierzu auch ISENBERG, G.: Existenzgrundlagen in Stadt- und Landesplanung, Schriftenreihe der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Bd.14, Hrsg. J. GÖDERITZ, Tübingen 1965, S. 126 f.

Konzentrationen in bestimmten Räumen, denen unentwickelte Regionen gegenüberstehen. Dabei ist unter Ballung ganz allgemein eine Anhäufung von Menschen und Arbeitsstätten in einem relativ eng begrenzten Raum zu verstehen.[1] Statistisch wird der Ballungsbegriff als Fläche von 500 qkm mit einer Wohndichte von mindestens 500.000 Menschen definiert.[2]

Die Entwicklung der deutshhen Industriegebiete und Hafenplätze seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts, der Ausbau des Verkehrsnetzes, die Spannung zwischen der demographischen Tragfähigkeit in diesen Gebieten und den noch stark agrarischen Teilbereichen Nordwest-, Süd- und Ostdeutschlands führte zu starken Ostwestwanderungsbewegungen, insbesondere zur Abwanderung aus ländlichen Gebieten. Damit war die Ursache für die Entstehung der heutigen Ballungszentren geschaffen.[3]

Gleichartige und sich ergänzende Industrien konzentrieren sich zum Teil noch heute an diesen Punkten, um die betriebswirtschaftlich als günstig empfundenen Fühlungsvorteile zu nutzen. Daneben zogen die verarbeitenden Industrien Dienstleistungsunternehmungen an. Es ergab sich somit eine Kettenreaktion, die durch das ungleiche Anwachsen der Finanzkraft der Kommunen verstärkt wurde. Es ist üblich, diese Entwicklung als Agglomerationsprozeß zu kennzeichnen. IPSEN charakterisiert diese Situation treffend, wenn er schreibt: "Ballung erzeugt wieder Ballung".[4] Neben den ökonomischen Verursachungen wirken aber auch unter anderem demographische, technische und soziologische Faktoren mit.[5]

---

1) Vgl. DITTRICH, E.: Raumordnung und Ballung, in: Informationen,Institut für Raumforschung, Bad Godesberg, 7. Jg., Nr. 1-2, 1957, S. 5.

2) Vgl. Die Standortwahl der Industriebetriebe in der BRD, verlagerte und neuerrichtete Betriebe im Zeitraum von 1961 - 1963, Hrsg. Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung, Bonn 1964, S. 2.

3) Vgl. NELLNER, W.: Wandlung der Raumstruktur durch den Flüchtlingszustrom, in: Raumforschung, Bremen 1960, S. 279 - 308, hier S. 279.

4) Vgl. IPSEN, G.: Standort und Wohnort, Ökologische Studien aus der Sozialforschungsstelle an der Universität Münster, Dortmund-Köln 1957, S. 15. Vgl. auch DITTRICH, E.: Ballung - Gestaltung oder Zwang, in: Leitgedanken zur Raumforschung und Raumplanung, Schriftenreihe der Österreichischen Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung Bd. 9, S.85 f.

5) Vgl. BOUSTEDT, O.: Großstadt und Ballung, in: Raumforschung, Bremen 1960, S. 249

Im allgemeinen Sprachgebrauch verbindet man mit dem Ballungsbegriff in der Regel negative Tatbestände. Dies trifft jedoch nur unter der Voraussetzung zu, daß der Agglomerationsprozeß sein Optimum überschritten hat. Das ist stets dann der Fall, wenn sich Ungleichgewichte einzelwirtschaftlicher Standortkalkulationen (z.B. mangelnde Ausdehnungsmöglichkeiten, Zunahme des Kostendrucks der Löhne, Veränderung der Standortbedingungen auch irrationaler Art, die die Gesamtstruktur einer Unternehmung negativ beeinflussen) bei den gesamtwirtschaftlichen Zielen (z.B. Beeinträchtigung der Psyche oder des Organismus des Menschen durch Lärm und schlechte Luft, Zunahme der Kriminalität) bemerkbar machen.

Diese Ungleichgewichte beruhen darauf, daß "... alle direkten und indirekten Verluste, die Dritte oder die allgemeine Öffentlichkeit als Ergebnis einer privatwirtschaftlichen Tätigkeit erleiden"[1] nicht dem Verursacher zugerechnet werden, sondern als sogenannte social costs dem Staat im Rahmen seiner sich ständig erweiternden Versorgungsaufgabe angelastet werden. Entsprechende Untersuchungen haben ergeben, daß die öffentlichen Kosten der Gemeinden mit zunehmender Gemeindegröße progressiv ansteigen.[2]

Die Diskrepanz zwischen der gesamtwirtschaftlichen und einzelwirtschaftlichen Zielerreichung löst eine ballungsbildende Wirkung aus. Der Mangel dabei wird umso bedeutsamer, als gerade dieser Kostenbestandteil in seiner nicht unerheblichen Größe in der einzelwirtschaftlichen Standortkalkulation einen schwerwiegenden Faktor darstellen würde, der besonders geeignet wäre, deglomerative Ansätze zu fördern.

---

1) KAPP, K.W.: The social costs of private enterprise, Cambridge/Mass., Harvard University Press 1950, S. VII, übersetzt von Köppe, I., Zum Begriff "social costs", in Informationen des Instituts für Raumforschung, Bad Godesberg 1956, Nr. 2, S. 50.

2) Vgl. WAGEMANN, E.: Menschenzahl und Völkerschicksal, Hamburg 1948, S. 335.

Eine Entballung ist jedoch nicht mit einer völligen Dezentralisation gleichzusetzen. Im Mittelpunkt raumordnerischer Maßnahmen stehen Bemühungen, diese regionalen Ungleichgewichte zu mildern. Im einzelnen geht es darum, Ballungen, Zentralisationen, Agglomerationen von Menschen und Sachanlagen auf der einen und Unterbevölkerung und Mangel an Sachgüterausstattung auf der anderen Seite zu beseitigen, zumindest jedoch abzuschwächen.[1)]

2. Allgemeinpolitische Anlässe für die Raumordnung

Infolge des Ausgangs des zweiten Weltkrieges ergab sich durch den Verlust deutschen Staats- und Siedlungsgebietes in Mittel- und Osteuropa sowie durch die Umstrukturierung der Gesellschafts- und Wirtschaftsordnung in der Sowjetischen Besatzungszone eine Ost-West-Bevölkerungsverschiebung in einem bislang noch nicht gekannten Ausmaß. So waren die von den Besatzungsmächten eingewiesenen Vertriebenen aus den Ostprovinzen des Reiches sowie aus den Sudetenländern und den deutschen Streusiedlungen in Polen, Ungarn, Rumänien usw. in den Wirtschaftsprozeß ebenso einzugliedern, wie die aus der Sowjetischen Besatzungszone unkontrolliert einfließenden Flüchtlinge. Diese Ereignisse, die hier nur im Zusammenhang mit ihrer politischen Entstehung zu sehen sind, schlagen sich eindrucksvoll in nachstehenden Zahlenangaben nieder. So betrug die bei der Volkszählung vom 13. 9. 1950 ermittelte Wohnbevölkerung in Westdeutschland 47 081 000 Personen. Die Vertriebenen einschließlich der Saarverdrängten und die aus der Sowjetischen Besatzungszone und aus Berlin Geflüchteten nahmen davon einen Zahlenanteil von 9 431 000 ein. Die Bevölkerungsdichte war somit im Herbst 1950 auf ca. 194 Einwohner/qkm gestiegen, während sich unter normalen Umständen im Herbst 1950 eine Bevölkerungsdichte von weniger als ca. 160 Einwohner/qkm ergeben hätte. Das folgende Jahrzehnt brachte ein weiteres Einströmen von Flüchtlingen und Vertriebenen mit sich.[2)]

---

1) Vgl. BEHRENS, K.Ch.: a.a.O., Köln-Opladen 1961, S. 123.

2) Vgl. NELLNER, W.: a.a.O., S. 287.

Die damals gegebene Zwangslage, das Wohnpotential der ländlichen Räume für die Unterbringung dieses Bevölkerungszustroms auszunützen, erschwerte zunächst seine Eingliederung in das Wirtschaftsleben und wirkte raumordnerischen Notwendigkeiten und landesplanerischen Zielen entgegen.

Am 29. November 1949 erließ die Bundesregierung eine Rechtsverordnung mit dem Ziel, "die durch den Flüchtlingszustrom entstandene Überbevölkerung der auf Grund ihrer Struktur dünn besiedelten Agrargebiete durch eine ermöglichte Umsiedlung in die mehr gewerblich strukturierten und dichter besiedelten Gebiete auszugleichen."[1] Die daraufhin teils durch Eigeninteresse, teils durch staatliche Lenkung einsetzende Land-Stadt-Flucht erhöhte die Ballungstendenz und den Gegensatz zwischen schwach strukturierten und wirtschaftlich ohnehin schon begünstigten Gebieten noch erheblich. Dieser Trend der Menschen zu den Arbeitsstätten zeitigt noch heute seine Folgen und überläßt diesem Teilgebiet der Raumordnungspolitik noch ein weites Wirkungsfeld.[2]

3. Verteidigungspolitische Anlässe für die Raumordnung

Zu den besonderen politischen Anlässen, die in die bestehende Raumordnung eingreifen, zählen die Maßnahmen der Landesverteidigung. Beispielsweise war die Deutsche Reichsbahn in der Weimarer Republik sowie unter dem nationalsozialistischen Regime gehalten, auf die Elektrifizierung von Ost-West-Verbindungen im wesentlichen zu verzichten. Man wollte damit die beim elektrischen Betrieb - im Gegensatz zu Dampfstrecken - leichter zu erreichenden Verkehrsunterbrechungen mit ihren störenden Auswirkungen auf Truppentransporte verhindern. Ähnliches galt für die Anlage von Fernstraßen. Auch auf diesem Gebiet war man bestrebt, die Herstellung von Ost-West-Verbindungen - die man weitgehend dem Dampfstreckenbetrieb der Eisenbahn überließ - zu vermeiden, um verteidigungsstrategische Vorteile ausnutzen zu können.

---

1) MÜLLER, G.: Wie steht es um den Bevölkerungsausgleich, in Informationen des Instituts für Raumforschung, Bad Godesberg, 9.Jg. 1959, S. 531.

2) Vgl. hierzu auch GUTHSMUTHS, W.: Die Eingliederung als Gegenstand der Landesplanung, in der Schriftenreihe Raumforschung und Landesplanung - Beiträge zur regionalen Aufbauplanung in Bayern, München 1959.

Gleichfalls legte man aus strategischen Überlegungen dem Ausbau des Selbstwählbetriebes im Telefonverkehr keine größere Bedeutung bei, da die hierzu notwendigen Schaltzentren nur unschwer außer Betrieb gesetzt werden können. Es leuchtet ein, daß diese Maßnahmen Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der gesamtwirtschaftlichen und regionalen Raumnutzungen zeitigte.

Die heute geänderte Verteidigungsstrategie hat diese Grundkonzeption in wesentlichen Punkten geändert, so daß die Elektrifizierung der Eisenbahn sowie der Ausbau des Straßen- und Telefonnetzes heute von völlig anderen Standpunkten aus beurteilt und entschieden werden. Ein besonderes Problem liegt jedoch wie ehedem bei der Wahl der Standorte für Garnisonen, Truppenübungsplätze und andere militärische Einrichtungen, z.B. für Militärflugplätze, Marinehäfen und Radarstationen. Diese Maßnahmen setzen sich oft und mitunter auch zwangsläufig über die Grundforderungen des Landschafts- und Gewässerschutzes hinweg und lösen ferner bei Entzug landwirtschaftlicher Nutzflächen durch die Errichtung großstadtnaher militärischer Anlagen starke Interessenkonflikte zwischen den verteidigungspolitischen und raumordnungspolitischen Zielsetzungen aus[1], wobei häufig übersehen wird, daß militärische Vorstellungen vom Zellensystem und einer dezentralisierten Verteidigungskonzeption ohne nennenswerte Schwierigkeiten mit wichtigen Fakten des Strukturprogrammes für eine bestimmte räumliche Ordnung koordiniert werden könnten.[2]

III. Die Bewältigung der Raumordnungsaufgaben in der Bundesrepublik Deutschland

1. Ziele der Raumordnung und ihre gesetzliche Verankerung

Jeder staatlichen Regelung liegt eine Vorstellung, ein Leitbild, über die erstrebten Ziele zugrunde. "Das Leitbild ist ein geistiges Form-

---

1) Vgl. BEYER, E.: Landesverteidigung,in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, 2. Aufl., 1970, Bd. II, Sp. 1754.

2) Ebenda, Sp. 1767.

prinzip, das in der jeweils gegebenen Epoche dominiert"[1]. Dieses ist in gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und verfassungsrechtlicher Hinsicht Ausdruck der herrschenden Ansichten und Auffassungen. In den verkehrswirtschaftlich organisierten Volkswirtschaften wird das Leitbild nach GIERSCH[2] in den Grundprinzipien: Freiheit, Gerechtigkeit, Sicherheit und Wohlstand gesehen. Im SARO Gutachten[3] werden nur drei Normen herausgestellt: Freiheit, Sicherheit und sozialer Ausgleich, wobei in dem Ausdruck Sozialer Ausgleich die Begriffe Gerechtigkeit und Wohlstand zusammengefaßt sind. Nur auf dieser Basis ist es dem Gesetzgeber im Rahmen einer sozialen Marktwirtschaft gestattet, Raumordnungs- und Landesplanungsverordnungen wie die entsprechenden Gesetze zu erlassen.

In Deutschland war die Raumordnung bis 1945 - soweit sie überhaupt betrieben wurde - eine zentralistisch wahrgenommene Aufgabe des Reiches. Die Rechtsgrundlagen beruhten auf einer Vielzahl von Gesetzen und Verordnungen. Seit Bestehen der Bundesrepublik, die föderalistisch aufgebaut ist, hat man die Raumordnung und -planung dezentralisiert und die Gesetzgebungskonzeption auf die einzelnen Bundesländer delegiert. Das Grundgesetz überläßt dem Bund gem. Art. 75 Nr. 4 unter Voraussetzung des § 72 lediglich das Recht zum Erlaß von Rahmenvorschriften über die Bodenverteilung und Raumordnung. Die Fixierung dieser Rahmenvorschriften erfolgte im BROG (Bundesraumordnungsgesetz) von 1965 (BGBL. Teil 1 Nr.16). Die Ziele der Raumordnung, in denen die Begriffe des allgemeinen gesellschaftlichen Leitbildes anklingen, sind in § 1 BROG geregelt. Das Kernstück des Gesetzes bilden die Grundsätze (§ 2 BROG).[4] "Das Schwergewicht

---

1) DITTRICH, E.: Das Leitbild und seine Problematik, in: Leitgedanken zur Raumforschung und Raumordnung, Festschrift für Erich Dittrich, Schriftenreihe der Österreichischen Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung Bd. 9 Wien, New York 1969, S. 37.

2) Vgl. GIERSCH, H.: Allgemeine Wirtschaftspolitik - Grundlagen - Wiesbaden 1960, S. 85 ff.

3) Vgl. Die Raumordnung in der Bundesrepublik Deutschland, Gutachten des Sachverständigenausschusses für Raumordnung, Stuttgart 1961, S. 51.

4) Vgl. MÜLLER, G.: Raumordnung in Bund, Ländern und Gemeinden, Mainz 1965, S. 48.

der Zuständigkeit für die Verwirklichung der Grundsätze liegt jedoch bei den Ländern"[1] (§ 4 Abs. 5 BROG), die für ihr Gebiet übergeordnete und zusammenfassende Pläne aufzustellen haben.[2]

Die Übersicht Nr. 1 gibt Aufschluß über die zeitliche Entwicklung der wichtigsten gesetzlichen Grundlagen für raum- und landesplanerische Maßnahmen[3] des Bundes und des Freistaates Bayern. Sie vermittelt ferner Einblick über die breite Basis der bei dem Zustandekommen des Raumordnungsgesetzes empfehlenden, beratenden und begutachtenden Gremien.

2. Gestaltung der Raumordnungsmaßnahmen

Jede Raumordnungsmaßnahme ist an die räumlichen Gegebenheiten zu einem bestimmten Zeitpunkt gebunden. Dabei ist davon auszugehen, daß der Raum in den Wirtschafts- und Sozialwissenschaften im Gegensatz zu den Naturwissenschaften nicht als bloße Ausdehnung, als Substrat mathematisch physikalischer Beziehungen, sondern als Träger einer Fülle von Lebenserscheinungen und sozialer Relationen aufzufassen ist.[4] KUSKE sieht im Raum den umfassenden dynamischen Faktor, der sich als Voraussetzung hinsichtlich der uns umgebenden und bestimmenden Tatsachen stets aufdrängt.[5] In einem ähnlichen Sinn äußert sich PFANNSCHMIDT, der dem Raum "die von menschlichen Lebensgemeinschaften erfüllte und gestaltete Landschaft"[6] zuordnet. Insoweit erachtet es STORBECK als zweckmäßig, nicht vom "Raum" an sich, sondern vom "Daseinsraum" zu sprechen, "der in seiner komplexen Totalität Träger des menschlichen Daseins und der gesellschaftlichen Integration ist"[7]. Eine zweite Komponente der ökonomischen Wirklichkeit

---

1) Vgl. MÜLLER, G. a.a.O. S. 51

2) Ebenda. S. 52.

3) Vgl. auch PÖSCHL, A.E.: Raum und Raumordnung, Berlin 1965, S. 177 ff.

4) Vgl. BÜLOW, F.: Volkswirtschaftslehre, Berlin 1957, S. 125.

5) Vgl. KUSKE, B.: Zur Problematik ... a.a.O. S. 7.

6) PFANNSCHMIDT, M.: Raumordnungs- und Siedlungsfragen, HWB der Betriebswirtschaft, 2. Aufl., Bd. 2, Stuttgart 1939, Sp. 1264.

7) STORBECK, D.: Die wirtschaftliche Problematik ... a.a.O. S. 20.

Übersicht Nr. 1

Die gesetzlichen Grundlagen zur Raumordnung in der BRD seit dem Jahre 1949

Jahr	Gesetze/Verordnungen	Instanzen	Entwürfe/Stellungnahmen	Ausschüsse/Arbeitsgemeinschaften
0	1	2	3	4
1949	Rahmenvorschriften (GG Art. 75 Nr. 4 in Verbindung mit Art. 72 GG) Verordnung für Bayern vom 23.6.1949 Eltviller Entschließung Bayer. Verfassung Art. 161 Verordnung f. Org. der Landesplanung in Bayern v. 6.6.1956			Arbeitsgemeinschaft der Landesplaner

0	1	2	3	4
1950			Entwurf des Bundesbaugesetzes (BBauG)	
1952	Kodifizierung des Städtebaurechts		Kodifizierung des Städtebaurechts	
1953	Flurbereinigungsgesetz			
1954			Gutachten des Bundesverfassungsgerichts v. 16.6.1954 (Vollkompetenz des Bundes f. Bundesplanung) BVerfG E 3,407	IMARO = Interministerieller Ausschuß für gegenseitige Abstimmung der Bundesressorts
1955			Entwurf ◄------	Arbeitsgemeinschaft der Landesplaner
			Initiativentwurf abgel. v. 6.9.1955 (BT-Drucksache II/1656) ◄------	IPA = Interparlamentarische Arbeitsgemeinschaft
			Stellungnahme ◄------	SARO = Sachverständigenausschuß f. Koordinierungsrichtlinien der BR
1956	Schutzbereichsgesetz			

0	1	2	3	4
1957	Verwaltungsabkommen vom 16.12.1957 (Mitbeteiligung des Bundes) Landbeschaffungsgesetz Wasserhaushaltsgesetz I.Landesplanungsgesetz v. 21.12.1957, BayGVBl. Nr. 323, 1957			
1958			Entwurf eines Programms zur Förderung der zentralen Orte	
1959	Luftverkehrsgesetz			
1960	Bundesbaugesetz			
1962	Erlaß von Grundsätzen f. die Raumordnung (GMBl. S. 331) v. 4.8.1962		IPA - Entwurf vom 13.6.1962	
1963			Reg.Entw. v. 1.3.1963 (BR Drucks. 54/63) bzw. v. 25.4.1963 (BT Drucks. IV/1204) Erster Raumordnungsber. v.1.10.63 (BT Drucks. IV/1492)	

0	1	2	3	4
1965		Bundestag 12.2.1965 BT-Prot.4. Wahlperiode S. 8002 ff.	24. Ausschuß für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung -federführend-	Mitberatende Ausschüsse: Ausschüsse für Verkehr, Post u. Fernmeldewesen; Sachverständige u. Gutachter der Länder; Kommunale Spitzenverbände; Deutscher Industrie- u. Handelstag; Bundesverband der Deut. Industrie; Deutscher Bauernverband; Arbeitskreis Bau- und Wohnungsrecht; Deutsches Heimstättenwerk; Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau u. Raumordnung; Arbeitskreis I (Kommunalprobleme d. Städtebaus, Dorferneuerung u. d. Raumordnung); Arbeitskreis II (Raumordnung beim Bundesministerium f. Wohnungs-
		Bundesrat 5.3.1965 BR-Prot. S. 39		
	Bundesraumordnungsgesetz BGBl. I Nr. 16 vom 21.4.1965 S. 306	Bundespräsident		

0	1	2	3	4
				wesen, Städtebau und Raumordnung) Gespräche mit Ministerpräsidenten der Länder
1970	II.Landesplanungsgesetz f. Bayern v. 6.2.1970 (GVBl. S. 9) in der geänderten Fassung vom 19.2.1971 (GVBl. S. 65).			

Zusammengestellt aufgrund folgender Literatur:

Raumordnungsgesetz, Kohlhammer Kommentare, Stuttgart 1965 (Loseblatt-Sammlung), Einlage 2a, S. 2-14;
Raumordnung, a.a.O.
Gemeinschaftstagung der Landesarbeitsgemeinschaft Bayern - Baden/Württemberg am 29.-30.1.1970 in Ulm, Vorträge und Diskussionen, Hrsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung

ist die Zeit, die sich im Hinblick auf die Raumbetrachtung ebenfalls von der naturwissenschaftlichen Definition der Dauer loslöst und als geschichtliches Werden zu betrachten ist.

Die Abhängigkeit des Wirtschaftslebens von den jeweils gegebenen räumlichen und zeitlichen Komponenten und Interdependenzen bedingt eine ständige Anpassung der staatlichen Raumordnungsmaßnahmen. Aus diesem Grund verzichtet auch der Gesetzgeber auf eine Katalogisierung der Einwirkungsmöglichkeiten. So beschränken sich die in § 1 BROG angeführten Aufgaben und Ziele der Raumordnung auf folgende Feststellungen:

"(1) Das Bundesgebiet ist in seiner allgemeinen räumlichen Struktur einer Entwicklung zuzuführen, die der freien Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft am besten dient. Dabei sind die natürlichen Gegebenheiten sowie die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Erfordernisse zu beachten.

(2) Die Ordnung der Einzelräume soll sich in die Ordnung des Gesamtraumes einfügen. Die Ordnung des Gesamtraumes soll die Gegebenheiten und Erfordernisse seiner Einzelräume berücksichtigen."

Darüber hinaus enthält § 2 BROG ins einzelne gehende Grundsätze der staatlichen Raumordnung, die die erwähnten Ziele und Aufgaben zwar ergänzen, insgesamt jedoch keinen Katalog der möglichen Einzelmaßnahmen darstellen.

Wegen der Vielschichtigkeit und Variabilität der Raumordnungsaufgabe hat man im übrigen auch in der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur darauf verzichtet, eine vollständige Aufzählung raumordnerisch relevanter Maßnahmen zu entwerfen.[1] Man begnügt sich vielmehr mit einer der jeweils behandelten Problematik angepaßten Betrachtungsweise.

---

1) Vgl. EGNER, E.: Wirtschaftliche Raumordnung ...a.a.O.; . Stadtplanung, Landesplanung, Raumordnung, Vorträge und Berichte, Hrsg. Landesgruppe Nordrhein-Westfalen der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Köln und Opladen 1962; Strukturprobleme und ihre wirtschaftliche Bewältigung (Beihefte der Konjunkturpolitik, Zeitschrift für angewandte Konjunkturforschung, Heft 16, Berlin 1969); PÖSCHL, A.E.: Raum und Raumordnung, a.a.O., MÜLLER, G.: Raumordnung in Bund, Ländern und Gemeinden a.a.O., Planung-Raumordnung, Festschrift für Rudolf Wurzer, Hrsg. Krebs L. usw. Wien 1970, Selbstverlag.

Während der Staat in den Anfängen der Raumordnung von sektoral und gesellschaftspolitisch relevanten Einzelzielen ausging, hat sich heute die Erkenntnis durchgesetzt, daß raumordnerische Ziele nur dann wirksam verfolgt werden können, wenn bestehende räumliche wirtschaftliche Zusammenhänge zum Ausgangspunkt für die zu verfolgenden Entwicklungsziele gemacht werden.

Aus diesen Überlegungen haben Bund und Länder seit 1949 sogenannte Fördergebiete geschaffen. Dabei handelt es sich im Sinne von regionalen Strukturbeobachtungen um Gebietswirtschaften, die losgelöst von ihren historischen Grenzen allein unter Berücksichtigung der dort bestehenden Wirtschaftsstruktur, geographischen Gegebenheiten sowie besonderer grenzland-, wirtschaftlicher und -politischer Situationen gebildet werden. Ihre charakteristischen Merkmale bestehen meist darin, daß die Landwirtschaft vorherrscht, daß ehemals gesicherte Industrien aus dem Markt verdrängt wurden oder daß diese ihre ursprünglichen Absatz- oder Beschaffungsmärkte verloren haben. Andere Kennzeichen sind z.B. ein geringes Pro-Kopf-Einkommen und als zwangsläufige Folge ein gegenüber dem Bundesdurchschnitt abfallender Lebensstandard.

Im Sinne der Wirtschaftsförderung entstanden vier Arten von Förderungsgebieten:[1)]

- Bundesausbaugebiete (früher Sanierungsgebiete),
- Bundesausbauorte (früher zentrale Orte),[2)]
- industrielle Problemgebiete,
- das Zonenrandgebiet.

Unter den Bundesausbaugebieten werden "schwachstrukturierte, meist ländliche Gebiete"[3)] verstanden. Bundesausbauorte sind demgegenüber "Klein-

---

1) Handbuch der Raumordnung und Landes-Regional-Orts-Fach-Planung, Köln 1966, S. 203.

2) Veränderungen in den Bezeichnungen aufgrund eines Beschlusses des Interministeriellen Ausschusses für Notstandsgebiete (Imnos), das Organ der Bundesregierung für regionale Wirtschaftspolitik, vom 9.7.1963, veröffentlicht im BAnz. 1963, Nr. 141.

3) Handbuch der Raumordnung und Landes-Regional-Orts-Fachplanung a.a.O. S. 45.

und Mittelstädte in vorwiegend ländlicher Umgebung"[1], die durch geeignete Industrieansiedlungen entwicklungsfähiger erscheinen. Als industrielle Problemgebiete werden solche Räume bezeichnet, "die wegen einer einseitigen Struktur oder wegen Schwierigkeiten strukturbestimmender Wirtschaftszweige eine Strukturschwäche aufweisen.[2]

Die als Zonenrandgebiete bezeichneten Landstriche sind im Hinblick auf ihre Landschaftsart und -gestaltung nicht als Einheit zu betrachten. Sie sind gekennzeichnet durch

- die schlagartig entstandene Grenzsituation infolge der politischen Spaltung Deutschlands
- die totale Abtrennung ihrer gewachsenen Märkte
- die Unmöglichkeit, die willkürlich entstandene Lage aus eigener Kraft zu überwinden,[3] worin der Zwang zu einer Umorientierung der Bezugs- und Absatzgebiete miteingeschlossen ist.[4]

Der bayerische Teil des Zonenrandgebietes, der in der folgenden geographischen Darstellung Nr. 1 kenntlich gemacht ist, zieht sich vom nordwestlichsten Punkt bei Mellrichstadt in Unterfranken bis nach Passau im Südosten, entlang der das nord- und ostbayerische Gebiet begrenzenden Gebirgsketten des Thüringer Waldes, des Frankenwaldes, des Fichtelgebirges, des Oberpfälzer und des Bayerischen-Böhmer-Waldes.[5] Die Gesamt-

---

1) Handbuch der Raumordnung und Landes-Regional-Orts-Fachplanung a.a.O. S. 46.

2) Ebenda, S. 203.

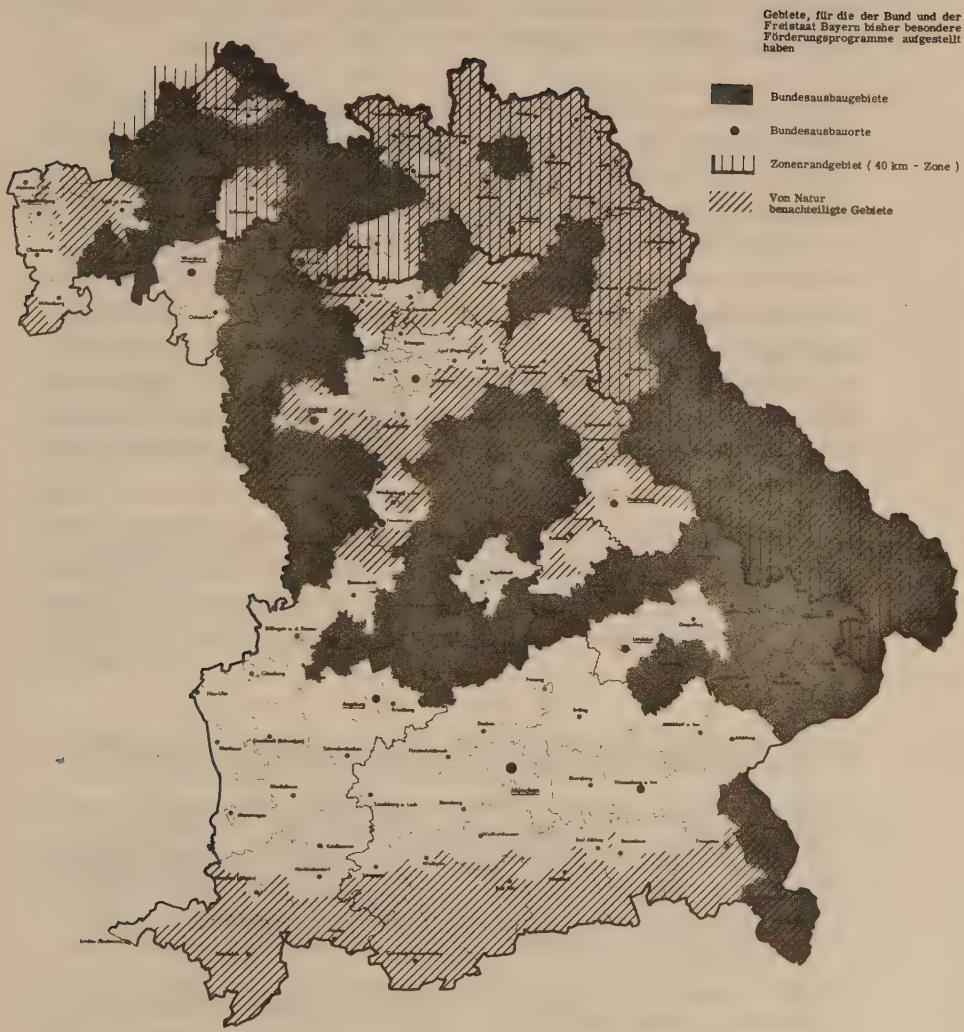
3) Vgl. EWERS, H.: Für eine verbesserte Förderung des Zonenrandgebietes, Sonderdruck der Zeitschrift "Der Landkreis", Hrsg. Deutscher Landkreistag, o.J., S. 1.

4) Vgl. Bayern, Die Wirtschaft in den letzten zehn Jahren, Statistik für Jedermann, Nr. 11, Hrsg. Bayerisches Statistisches Landesamt unter Mitwirkung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr, 1961. Anmerkungen zu Bild 30.

5) Vgl. SCHMIDT, K.: Die Lage des nord- und ostbayerischen Grenzlandes unter besonderer Berücksichtigung der finanziellen Probleme, München 1958, S. 1; Vgl. auch SCHIESSL, H. und FLEISSNER, K.: Auswirkungen von Regionalplanungen und öffentlichen Förderungsmaßnahmen auf das Handwerk im bayerischen Grenzland, Handwerkswirtschaftliche Reihe Nr. 72 München 1964, S. 16.

Darstellung Nr. 1

Fördergebiete in Bayern



Quelle: Ein Programm für Bayern I, Hrsg. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, 1. Juli 1969, S. 7.

fläche dieses Gebietes beläuft sich auf 18 235 qkm und stellt somit 25 % der bayerischen Landesfläche und 38 % der Gesamtfläche des Ostrandgebietes der Bundesrepublik dar. Die Grenze Bayerns entlang des "Eisernen Vorhangs" ist 775 km lang, wodurch sich der bayerische Anteil an der Gesamtlänge, die Ostseeküste eingeschlossen, auf 38 % beläuft.[1)]

In den vergangenen Jahren wurde vom Deutschen Landkreistag und dem Deutschen Gemeindetag im Interesse einer kommunalen Strukturverbesserung die Einteilung der BRD in Regionen gefordert,[2)] wozu auch der § 5 Abs. 3 des Raumordnungsgesetzes aus dem Jahre 1965 Anlaß gibt. Bei dieser Aufteilung des Bundesgebietes handelt es sich um eine Abkehr von der politisch-administrativen Grenzfestlegung, mit dem Ziel, Raumeinheiten unter dem Gesichtspunkt ihrer wirtschaftlichen Wirksamkeit zu bilden. Je nach den bestehenden örtlichen Gegebenheiten geht man dabei von der zu erreichenden Homogenität der wirtschaftlichen Kräfte bzw. von der zu erhaltenden oder zu fördernden Interdependenz ihres Zusammenwirkens aus.[3)] Eine Tendenz zur betriebswirtschaftlich gezielt angesetzten Förderungsplanung ist dabei unverkennbar.

Homogene wirtschaftliche Räume sind beispielsweise produktionsstrukturell bedingte räumliche Konzentrationen in Form von Landwirtschafts-, Fremdenverkehrs- oder Industrie-Regionen. Durch die Interdependenz von ungleichartigen sich bedingenden Kräften entstehen ebenfalls "räumlich gebundene

---

1) Vgl. Bayerische Ostrand- und Sanierungsgebiete, Hrsg. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, München 1958, S. 7.

2) Vgl. LANGE, K.: Die Organisation der Regionen, Göggingen 1968, S. 95. Vgl. in diesem Zusammenhang auch die Überlegungen von DITTRICH, E.: Zur Problematik der Länderabgrenzung im Bundesstaat, in: Leitgedanken zur Raumforschung und Raumordnung, Schriftenreihe der Österreichischen Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung, Bd.9, Wien 1969, S. 66 - 84 und o.V. Forderungen zur Raumordnung: Die Region als neue Raumordnungseinheit Deutscher Gemeindetag, Deutscher Landkreistag, Bad Godesberg - Bonn o.J. S. 2 - 4.

3) Vgl. BOUSTEDT, O. und RANZ, H.: Regionale Struktur- und Wirtschaftsforschung, Bremen-Horn 1957, S. 36 ff.

Systeme",[1] die etwa im Zentralen Ort[2] ihren Ausdruck finden und somit nach ihrem jeweilig zu definierenden Bezugsmerkmal[3] ihre funktionale Wirksamkeit entfalten.

Dieser Einteilung folgt die gegenwärtig festzustellende Entwicklungstendenz. Die konzeptionellen Ideen für die Gestaltung der Region als Planungseinheiten sieht z.B. ISBARY in einer "Zusammenfügung der wichtigsten Daseinsfunktionen". Er kommt zum Ergebnis, daß die Regionsgröße allein von der Verdichtung der funktionalen Zusammenhänge abhängt. Entsprechend der Höhe des Interdependenzgrades sollten nach seiner Meinung dünn besiedelten Gebieten kleinere räumliche Ausdehnungen zugemessen werden als dicht besiedelten.[4]

Auch RUPPERT verfährt vom Standpunkt der Wirtschaftsgeographie in ähnlicher Weise, indem er dem Entwurf für die Neueinteilung des bayerischen Staatsgebietes in 19 Grundregionen die funktionalen Zusammenhänge der Pendlerverflechtung, der zentralörtlichen Bereichsgliederung, der Wanderungs- und Verkehrsverflechtung als Abgrenzung zugrundelegt.[5] Damit haben auch hier die Grundsätze für die Abgrenzungskriterien: Lebens- und Wirtschaftsbeziehungen (sozio-ökonomische Verflechtungen), die in Art. 2 Nr. 2 des BayLplG festgesetzt sind, die entsprechende Berücksichtigung gefunden. Die gesetzliche Grundlage für die Einteilung des Bayerischen Staatsgebietes in Planungsregionen selbst ist im Art. 13 dieses Gesetzes verankert.

---

1) SIEBERT, H.: Zur Theorie des regionalen Wirtschaftswachstums, Tübingen 1967, S. 18.

2) Vgl. CHRISTALLER, W.: Die zentralen Orte in Süddeutschland, 2.Aufl., Darmstadt 1962, S. 25; Ders.: Zentrale Orte und Versorgungsnahbereiche, in: Raumordnung und Bauleitplanung im ländlichen Raum, Schriften des Instituts für Städtebau und Raumordnung, Stuttgart Bd. 1, Stuttgart 1967, S. 19 - 36. Vgl. auch KLÖPPER, R.: Zentrale Orte und ihre Bereiche, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, 2.Aufl., 3.Bd., Hannover 1970, Sp. 3850.

3) Vgl. MEINKE, D.: Neuere Ansätze zur Bildung von Regionen, in: Raumforschung und Raumordnung, 28.Jg., H. 1, 1970, S. 1.

4) Vgl. ISBARY, G.: Diskussionsbeitrag in Polis und Regio, Hrsg. Salin,E. Basel, Bremen 1967, S. 179.

5) Vgl. RUPPERT, K., FREITAG, D., LANDMANN, H.D.: Planungsregionen Bayerns, Gliederungsvorschlag, Hrsg. Wirtschaftsgeographisches Institut der Univ. München 1969, S. 26 f und S. 29 ff.

Nach dem neuesten Entwicklungsstand zur staatlichen Fundierung der Regionalplanung in Bayern hat sich das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen unter Zugrundelegung eines Kabinettbeschlusses in der Sitzung des Landesplanungsbeirats vom 9. 6. 1971, entgegen der ursprünglich vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr im Juni 1970 entworfenen Einteilung des Staatsgebietes in 26 bzw. 22 Regionen[1] für eine Einteilung in 15 Regionen ausgesprochen.[2] Damit sind nach Meinung der Ressortminister in Bayern die politisch-administrativen Grenzen nach Regierungsbezirken, die schon allein aufgrund der bestehenden Divergenzen auf der administrativen Ebene (Landkreise, Städte und Gemeinden) sowie wegen der unterschiedlichen regionalpolitischen Zielsetzungen Spannungen hervorrufen können, den wirtschaftlichen Limitierungen im Sinne einer besseren Lösung raumplanerischer Aufgaben gewichen. Wie in den meisten Fällen zeigen sich auch in Bayern durch die Neuverteilung räumliche Abweichungen in den ehemals politisch-administrativ fixierten Grenzen zu denjenigen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten gestalteten.[3]

Die bestehenden Zusammenhänge gehen aus Übersicht Nr. 2 im einzelnen hervor. Daraus ist zu ersehen, daß die Regionsplanung die Regierungsbezirke in unterschiedlichem Maß aufgeteilt hat (Spalte 2). Die stärkste Zersplitterung ist im Regierungsbezirk Oberbayern festzustellen, dessen Ausbaugebiete nun auf fünf Planungsregionen (auf die Regionen 6, 7, 11, 14 und 15) verteilt sind. Danach folgen die Regierungsbezirke Schwaben und Oberpfalz mit einer Aufspaltung jeweils in drei Regionen. Die größte Übereinstimmung finden wir beim Regierungsbezirk Unterfranken, der sich bis auf die Ausgliederung des Landkreises Ebern mit der Planungsregion 1 deckt und beim Regierungsbezirk Mittelfranken, von dem nur der Stadt- und

---

1) Vgl. Alternativvorschläge des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr, Entschließung Nr. 9211-L/1b, L/1c, L/1d - 35532.

2) Vgl. STREIBL, M.: Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen, Erklärung in einer Pressekonferenz am 18. 5. 1971.

3) Vgl. LÖSCH, A.: Die räumliche Ordnung der Wirtschaft, Stuttgart 1962, 3. Aufl., S. 138 ff.

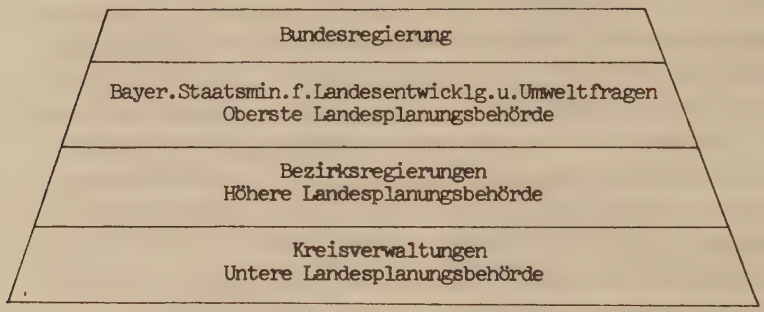
Übersicht Nr. 2

Einteilung der Ausbau- und Zonenrandgebiete nach Regierungsbezirken und Planungsregionen

Ausbaugebiete	Planungs-region	Ausbaugebiete	Planungs-region
1	2	1	2
Oberbayern		**Niederbayern**	
Stadtkreise:		Stadtkreise:	
Bad Reichenhall	15	Deggendorf	9
Landsberg a.L.	11	Passau	9
		Straubing	9
Landkreise:		Bogen	9
Berchtesgaden	15		
Garmisch-Part.	14	Landkreise:	
Landsberg L.	11	Bogen	9
Aichach	6	Deggendorf	9
Laufen	15	Eggenfelden	12
Pfaffenhofen	7	Grafenau	9
Schrobenhausen	7	Griesbach	9
Wasserburg	15	Kötzting	9
		Landau a.d.I.	12
		Mainburg	12
Mittelfranken		Mallersdorf	12
		Passau	9
Stadtkreise:		Pfarrkirchen	12
		Regen	9
Eichstätt	7	Rottenburg a.L.	12
Rothenburg o.d.T.	4	Straubing	9
		Viechtach	9
Landkreise:		Vilsbiburg	12
		Wegscheid	9
Dinkelsbühl	4	Wolfstein	9
Eichstätt	7		
Feuchtwangen	4		
Gunzenhausen	4		
Hilpoltstein	4	**Schwaben**	
Neustadt a.d.A.	4		
Rothenburg o.d.T.	4	Stadtkreise:	
Scheinfeld	4		
Uffenheim	4	Neuburg a.d.D.	7
		Nördlingen	6
		Landkreise:	
		Füssen	13
		Neuburg a.d.D.	7
		Nördlingen	6
		Wertingen	6

ihren Niederschlag. Die Regelungen sind gegenüber denjenigen des ersten Bayerischen Landesplanungsgesetzes von 1957 erheblich erweitert und intensiviert worden. Während nach dem Landesplanungsgesetz von 1957 nur zwei Landesplanungsbehörden - auf Landesebene das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, auf Bezirksebene die Regierungen (Bezirksplanungsstellen) - einzurichten waren, sieht das neue Landesplanungsgesetz von 1970 (Abschn. 2, Art. 5) drei behördliche Instanzen vor: die oberste, die höhere und die untere Landesplanungsbehörde.

Übersicht Nr. 3
Die Träger der Raumordnung in Bayern



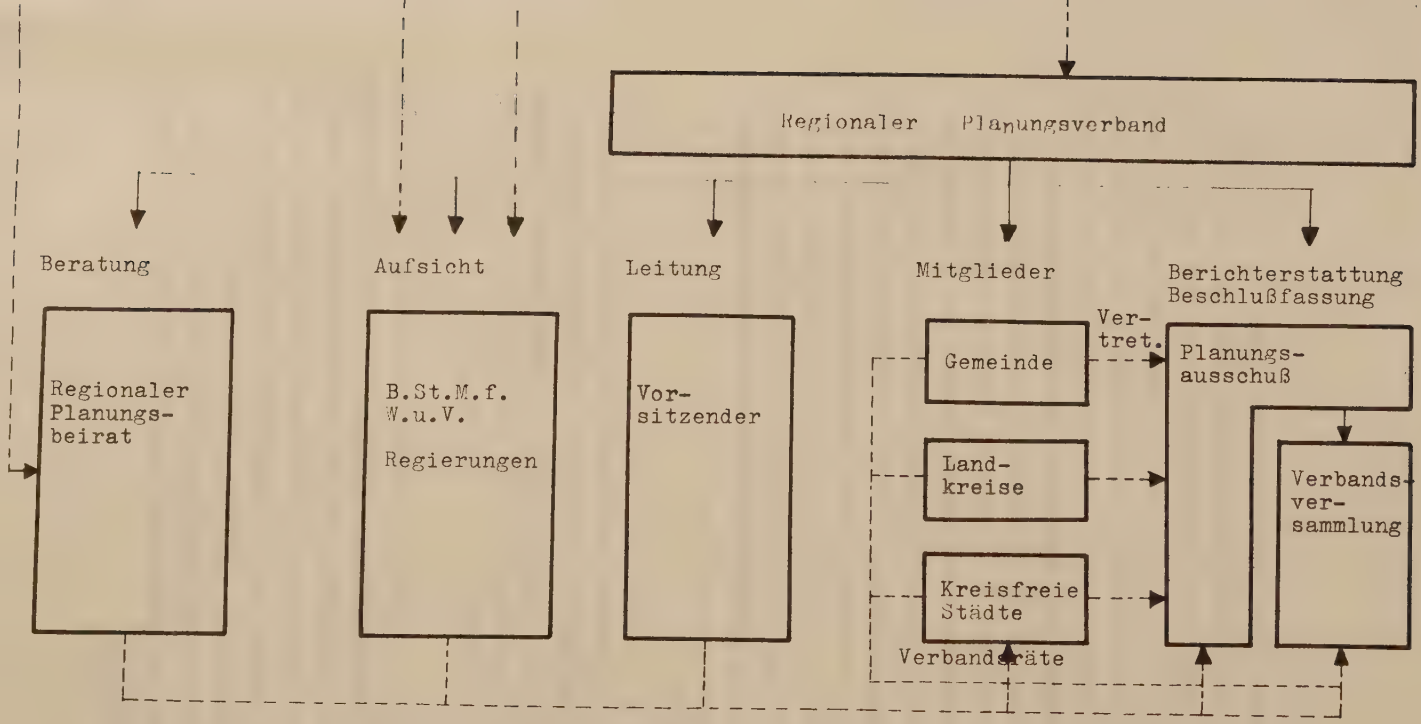
Zusätzlich zu diesen Planungsbehörden schafft das Gesetz durch Zusammenschluß der Gemeinden und Landkreise die Grundlagen für die Bildung sog. Planungsverbände, deren Rechtsgrundlage in der Verbandssatzung geregelt ist (BayLPlG in der Fassung von 1970, Abschn. 2 Art. 8 (1)). Die Planungsverbände entstehen mit der Einteilung des Staatsgebietes in Regionen (BayLplG i.d. Fassung von 1970, Abschn. 2, Art. 7, in Verbindung mit Abschn. 3, Art. 13, Abs. 2 Nr. 1), die ebenso wie das Landesentwicklungsprogramm durch Rechtsverordnung der Bayerischen Staatsregierung fundiert wurden. Die Planungsverbände sind Kernstück und Träger der bayerischen Regionalplanung, unterliegen jedoch der Aufsicht der für

ihren Sitz zuständigen höheren Planungsbehörde (Abschn. 2, Art. 9 des BayLplG). Wie die nachstehende Übersicht zeigt,[1] liegt die Leitung und Koordinierung der gesamten planerischen Tätigkeit in der Hand des Verbandsvorsitzenden. Die Mitglieder - Gemeinden, Landkreise und kreisfreie Städte - entsenden die Verbandsräte in die Verbandsversammlung, die über den Regionalplan beschließt, der jedoch erst als verbindlich erklärt werden kann, wenn er vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen im Einvernehmen mit den übrigen Staatsministerien genehmigt worden ist (Abschn. 3, Art. 18 (3) BayLplG). Die Vertreter der Mitglieder und der Verbandsvorsitzende konstituieren sich im Planungsausschuß, der unter Mitarbeit des regionalen Planungsbeirates (Vertreter der sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Bereiche) "regelmäßig über den Stand und den Fortschritt der Ausarbeitung und der Überprüfung des Regionalplanes zu beraten hat" (Art. 8 (9) BayLplG). Je nach ihrer behördlichen Zuordnung besteht bei der obersten Landesplanungsbehörde ein Landesplanungsbeirat, bei der höheren Landesplanungsbehörde ein Bezirksplanungsbeirat und bei den Planungsverbänden ein regionaler Planungsbeirat (Abschn. 2, Art. 11 (1) BayLplG).

Das Landesentwicklungsprogramm, sein Inhalt, die Aufstellung der Regionalpläne, sowie die Möglichkeit der Aufstellung von fachlichen Programmen und Plänen regelt Abschn. 3 BayLplG. Die sich daraus ergebenden Maßnahmen können das gesamte Gebiet des Freistaates Bayern oder größere Teile davon betreffen (Art. 13 BayLplG).

Abschnitt 4 des BayLplG enthält Bestimmungen zur Sicherung der Raumordnung. Hierzu gehören die Unterrichtungsnotwendigkeit des Landtags und des Senats, die Mitteilungs- und Auskunftspflicht der Planungsbehörden untereinander, die Raumbeobachtung, die allgemeine Einwirkungspflicht, die Raumordnungsverfahren und die Regelung der Untersagung raumordnungswidriger Maßnahmen, sowie die Einwirkungspflicht des Freistaates Bayern, der Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts auf die beteiligten juristischen Personen des Privatrechts hinsichtlich der Beachtung der Erfordernisse der Raumordnung.

1) Vgl. Übersicht S. 38



Quellen: Bayer. Landesplanungsgesetz i.d. geänderten Fassung vom 19.2.1971 GVBl. S. 65 und
Vorläufiger Geschäftsverteilungsplan des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, Stand Juni 1971.

Das BayLplG schließt in Abschnitt 5 mit Bestimmungen über einzelne Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die Regionalplanung mit Nachbarländern, den Verrat von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen, die Ersatzleistung an die Gemeinden und die Verwaltungskosten.

B. Die Raumordnung als Faktum bei der Standortwahl der Unternehmung

I. Die Beurteilung der Raumordnungsmaßnahmen aus der Sicht der betriebswirtschaftlichen Standortkalkulation

In der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur wird einhellig die Meinung vertreten, daß Raumordnungsmaßnahmen in jedem Fall die Standortwahl der Unternehmung beeinflussen. Allerdings ist zwischen Maßnahmen zu unterscheiden, die "entweder unmittelbar die Eigenschaften von Standortvorteilen besitzen oder zumindest durch mittelbare Einwirkungen solche Vorteile zur Entstehung bringen".[1] Ähnlicher Auffassung ist PARODI, der zwischen Beihilfen für ganz bestimmte Vorhaben und solchen, die für die allgemeinen Voraussetzungen bestimmend sind, unterscheidet.[2]

Auch bei unserer Betrachtung sollen die Maßnahmen der Raumordnung dahingehend untersucht werden, ob sie die unternehmerische Standortwahl unmittelbar oder nur mittelbar beeinflussen. Insoweit soll hier von direkten und indirekten Raumordnungsmaßnahmen gesprochen werden.

Die Abstufungen können innerhalb der indirekten und direkten Maßnahmen sehr weitgehend sein. So kann etwa eine verwaltungsmäßige Neuregelung in einer Region für ein Unternehmen mit der möglichen Folge von Verwaltungskostenersparnissen als zukunftsorientierte Raumordnungsmaßnahme angesehen werden, die zunächst nicht so unmittelbar wirkt wie eine Kreditverbilligung.

---

1) KERTH, A.:Grundfragen der Industrieansiedlung, Diss. Mannheim 1960, S. 3.

2) Vgl. PARODI, M.: Industrie und Regionale Entwicklungspolitik, Freudenstadt 1966, S. 37.

Die Merkmale direkt und indirekt sind für uns deshalb wesentlich, weil sie Indizien für die betriebswirtschaftliche Effizienz der Maßnahme darstellen. Wir sehen uns gezwungen, hier Relevanzgrade zu unterscheiden, die von dem einen Extrem der direkt betriebswirtschaftlich zurechenbaren Raumordnungsmaßnahme (Kreditverbilligung) bis zum anderen Extrem der lediglich mittelbar betriebswirtschaftlich effizienten Raumordnungsmaßnahmen (Neuordnung der Verwaltung) reichen können.

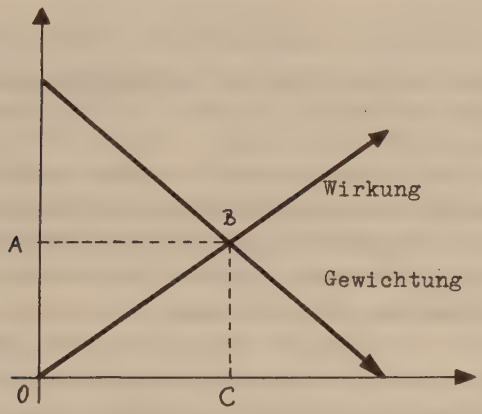
Ohne zu verkennen, daß auch eine entfernt zurechenbare Maßnahme zwar nicht für sich, aber als Stimulanz, etwa für die Nutzung anderer Raumordnungsmaßnahmen, höchste Gewichtigkeit erlangen kann, ist es vertretbar, offensichtlich nicht zurechenbaren Raumordnungsmaßnahmen mit ungenügendem Relevanzgrad in unserer Untersuchung nicht zu berücksichtigen.

Innerhalb der direkten und indirekten Raumordnungsmaßnahmen erscheint weiterhin eine Einteilung nach der Stärke bzw. dem Gewicht ihrer Einflußnahme notwendig. Unmittelbar auf die Kosten- und Ertragslage wirkenden Maßnahmen kommt offensichtlich ein höherer Wirkungsgrad zu als solchen, die mehr den Charakter von langfristigen und/oder Nebenwirkungen haben. So ist z.B. für ein Unternehmen, das seine Betriebsleistungen unmittelbar an seinem Standort absetzt, die wirtschaftliche Gesamtentwicklung dieses Gebietes von größerer Bedeutung als für eines, dessen Absatzmärkte vom Standort getrennt sind. Hingegen dürfte sich eine Kreditverbilligung in jedem Fall unmittelbar auf die Ertragskomponenten der Unternehmung auswirken, wenngleich sie nicht in jedem Fall am höchsten gewichtet wird.

Erklärt man beide Merkmale, nämlich die Art der Wirkungsweise einer Raumordnungsmaßnahme und ihr Gewicht für ihre Beurteilung relevant, so erkennt man, daß die Merkmale für die Entscheidung über die Einbeziehbarkeit einer Raumordnungsmaßnahme zu einem gewissen Grad substituierbar sein können. Eine Maßnahme mit direkter Wirkung wird in die Standortentscheidung ebenso einbezogen wie eine indirekte Maßnahme mit zunächst geringerem Gewicht. Demnach stellt sich die Bestimmung zwischen den beiden Merkmalen wie nachstehend graphisch veranschaulicht dar.

Darstellung Nr. 2

Wirkung einer Raumordnungsmaßnahme



Unterstellt man, daß sich die Wirkungsweise einer raumordnungspolitischen Maßnahme zu ihrer Gewichtung im Rahmen der unternehmerischen Standortentscheidung umgekehrt proportional verhält, so kann man annehmen, daß die Entscheidung durch das Feld OABC begrenzt wird. Wird das Gewicht $\geq$ OC oder aber die Wirkungsweise $\leq$OA, so ergibt sich ein Substitutionseffekt, da die in jedem der beiden Fälle einerseits entstehenden Vorteile durch die Nachteile kompensiert werden.

Die Unterscheidung direkt und indirekt wirksamer Raumordnungsmaßnahmen ergab sich allein aus der Sicht der unternehmerischen Entscheidungsfindung. Der Tatbestand, daß diese sowohl auf Raumordnungsmaßnahmen als auch auf Standortfaktoren anzuwenden ist, darf jedoch nicht zu der Schlußfolgerung Anlaß geben, daß die beiden Faktoren auch gleichen Beurteilungsmaßstäben unterliegen. Raumordnungsmaßnahmen müssen aus der öffentlich-rechtlichen, der verwaltungspolitischen und der haushaltrechtlichen Sicht gesehen werden, während die Standortfaktoren als unmittelbar für die Be-

triebswirtschaft wesentlich werdende raumabhängige Faktoren zu deuten sind. Gleichzusetzen sind vielmehr aber ihre Wirkungsmöglichkeiten hinsichtlich der Beeinflussung der unternehmerischen Standortwahl.

II. Die Möglichkeiten zur Quantifizierung von Raumordnungsmaßnahmen als Standortfaktoren

Die Bemühungen um eine Systematik spielen neuerdings namentlich im Zusammenhang mit der früher kaum entwickelten Standortkalkulation eine Rolle. Von außerordentlicher Gründlichkeit und besonderem Interesse sind unter anderem die Ausführungen von ESENWEIN-ROTHE,[1] die freilich einen anderen Ansatzpunkt berücksichtigen, als er für unsere Untersuchung vornehmlich relevant ist. Geht es hier um die betriebswirtschaftliche Effizienz der Standortfaktoren, so untersucht ESENWEIN-ROTHE die Frage, inwiefern ein Raum nach solchen Merkmalen klassifiziert werden kann, bzw. welches Industrieklima in einem bestimmten Raum vorzufinden ist. Es kommt ihr somit darauf an, eine systematische Analyse der Standortqualitäten eines Raumes als Orientierungshilfe für die staatliche Regionalpolitik durchzuführen. Da man jedoch zu einer brauchbaren Orientierung Richtwerte benötigt, die sich auf möglichst vollständige Informationen stützen, ist insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland, in der die Zuständigkeit für Raumordnungspläne, wie gezeigt, nicht in allen Ländern in einer Hand, sondern verteilt auf ministrielle Fachbehörden, Landesplanungsstellen und eine Anzahl eigens für die sog. Notstandsgebiete errichtete Selbstverwaltungskörperschaften und Verbände liegen, schon die Erstellung entsprechender Tabellen problematisch. Ferner fehlen die Richtwerte, nach denen ein Ausleseverfahren vorgenommen werden kann. Und schließlich sind die Daten, die von Gemeindevertretern bereitgestellt werden, einmal infolge "der starken Mobilität der Bevölkerung" und "der Dynamik des technischen und

---

1) Vgl. ESENWEIN-ROTHE, I.: Über die Möglichkeiten einer Quantifizierung von Standortqualitäten in: Gestaltungsprobleme der Weltwirtschaft, Festschrift für Andreas Predöhl, Göttingen 1964, S. 492 - 519.

wirtschaftlichen Fortschrittes", zum anderen infolge des möglichen Verschweigens industrieansiedlungsfreundlicher Faktoren von Seiten der Gemeinden von geringem Aussagewert.[1)]

ESENWEIN-ROTHE erwähnt zwei Untersuchungen, die sich mit einer Quantifizierung der Standortfaktoren beschäftigen und durch die schweizerische Landesplanungsbehörde bzw. durch das US Departement of Commerce durchgeführt wurden. Dabei ging die schweizerische Untersuchung von vier (sehr wichtig, wichtig, unwichtig, Haupterfordernis), die amerikanische von zwei Standortgewichtungen (äußerst wichtig, von allgemeiner Bedeutung) aus. In beiden Fällen wurden 13 Standortfaktoren, die Bezugsgrößen waren Industriebetriebe verschiedener Branchen für sich selbst und in ihrer Interdependenz zu Ergänzungsindustrien und -diensten[2)] gewichtet.

Beeinflußt durch diese Untersuchungen erfolgte im Jahre 1951 auch in Deutschland eine Umfrage an Betriebsführer der umgesiedelten und neu errichteten Betriebe in Niedersachsen. Die Befragung bezog sich auf die von Unternehmen als dringlich angesehenen Standortqualitäten. Für eine Standortwahl ist das erzielte Ergebnis jedoch von geringem Aussagewert, da "die Rangordnung der Standortqualitäten vor der Niederlassung und nach mehrjähriger Standorterfahrung im einzelnen wesentlich verschieden beurteilt wurde und ... keine Korrelation zwischen den Größen nachzuweisen" war.[3)]

Ein Versuch der Quantifizierung von Standortqualitäten als Grundlage für einen "negativen Standortkatalog" erscheint daher als Wertmaßstab für eine Standortwahl am objektivsten. Der Ansatz zu einer solchen Untersuchung ergibt sich aus der Überprüfung des 'Durchhaltevermögens' oder der 'Persistenz' der in einem bestimmten Gebiet neu gegründeten Betriebe. Die Höhe der Anzahl der persistenten Betriebe gibt Aufschluß über die Industrieeignung eines Raumes, die sich in einem sog. Industrieindex ausdrückt, der

---

1) Vgl. ESENWEIN-ROTHE, a.a.O., S. 498.

2) ebenda, S. 499 ff.

3) ebenda, S. 502.

sich aus der Relation der Meßzahl für die Attraktionskraft[1] und der der Industriekapazität[2] ergibt.

Ein Industrialisierungserfolg wäre demnach festzustellen, wenn zwischen diesen Größen keine Differenz auftreten würde, so daß positive oder negative Abweichungen auf ein gutes bzw. schlechtes Industrieklima schliessen lassen würden.[3] Wenngleich auch eine solche Untersuchung einen interessanten Nachweis für die Standortqualität liefern könnte, so bietet sie doch noch keine Möglichkeit zu einer generellen Anwendbarkeit, da die Voraussetzung, "daß an irgendwelchen Standorten Betriebsgründungen verschiedener Art stattgefunden hätten und ohne Erfolg verlaufen wären,"[4] nicht immer erfüllt sind.

Für eine "objektivierte Erfassung und Messung der Standortqualität"[5] bedarf es daher einer Zusammenstellung der einzelnen Standortfaktoren sowie ihre Einordnung in eine Wertskala. Die mit Punktwerten versehenen und in einem bestimmten Raum - ESENWEIN-ROTHE berechnet dies konkret für das Gebiet des Weser-Ems-Raumes - gewichteten Faktoren werden in Beziehung gesetzt zu dem vorhandenen Potential an Erwerbspersonen. Die Höhe der Summe dieser sich bildenden Wägungszahlen gibt die Gesamtbewertung der Industrialisierungsfähigkeit eines Ortes an sowie bei Einbeziehung des Erwerbspotentials des Einzugsgebietes weitergehend "eine allgemeine Information"[6]. Die gewonnene Größe, die als "Index der Standortqualität" zu bezeichnen[7] ist, erlaubt in ihrer beschränkten Aussagefähigkeit nur hinsichtlich der Persistenz der an einem Ort angesiedelten Betriebe keinerlei Rückschlüsse auf die Entwicklungsmöglichkeit eines neu hinzukommenden Unternehmens. "Der Index ist vielmehr a u s s c h l i e ß l i c h

---

1) = Zahl der neu errichteten Betriebe, gewichtet mit der durchschnittlichen Beschäftigungszahl, bezogen auf die anteilige Einwohnerzahl des Standortes im Untersuchungsraum.

2) = Zahl der persistenten Betriebe, gewichtet mit der durchschnittlichen Zahl der geschaffenen Arbeitsplätze, bezogen auf die anteilige Einwohnerzahl des Standortes an der des Untersuchungsraumes.

3)-7) Vgl. ESENWEIN-ROTHE: a.a.O., S. 508 ff.

als n e g a t i v e s Kriterium zu gebrauchen."[1] Ferner ist eine solche Analyse jeweils nur für einen bestimmten Wirtschaftszweig durchzuführen, so daß es eines gesonderten Verfahrens bedarf, die Standortqualität für einen anderen Betrieb festzustellen, wenn partielle Wertigkeitszahlen nicht bereits die notwendigen Anhaltspunkte liefern.[2]

ESENWEIN-ROTHE bringt mit ihrer Untersuchung eine praktikable Anwendungsmethode für die Quantifizierung von Standortfaktoren und somit auch für Raumordnungsmaßnahmen, die jedoch, wie sie betont, nur "als Lotsendienst für weitere Untersuchungen gedacht ist"[3] und noch entsprechender Verfeinerungen und Ergänzungen bedarf.

Für unsere Untersuchung ist festzuhalten, daß es eine Quantifizierung aller Standortfaktoren für die unternehmerische Standortkalkulation nicht gibt, daß aber Standortanalysen für einzelne Wirtschaftszweige im Einzelfall wertvolle Anhaltspunkte liefern können.

III. Die Beziehungen zwischen Raumordnungsmaßnahmen und Standortfaktoren

Es ist unmittelbar einzusehen, daß zwischen den gegebenen bzw. traditionell bestehenden Standortfaktoren und den Raumordnungsmaßnahmen, die in die Standortstrukturen eingreifen, im wesentlichen keine schwerwiegenden Divergenzen bestehen, da wirksame Raumordnungsmaßnahmen so angelegt sein müssen, daß sie die unternehmerische Standortkalkulation in gleicher Weise berühren wie die Standortfaktoren selbst. Insoweit besteht kein Unterschied, ob man eine Untersuchung der Auswirkungen von Raumordnungsmaßnahmen anhand eines Katalogs von Standortmerkmalen oder auf der Grundlage einer Zusammenstellung von Raumordnungsmaßnahmen durchführt. Das bedeutet, daß Raumordnungsmaßnahmen und Standortfaktoren identisch

---

1) Vgl. ESENWEIN-ROTHE, I.: a.a.O. S. 508 ff.

2) ebenda S. 518.

3) ebenda S. 519.

sind und lediglich hinsichtlich der Terminologie voneinander abweichen können. Allerdings spielt der Zeitfaktor eine nicht unwesentliche Rolle. Beispielsweise wirken auf Energie abgestellte Raumordnungsmaßnahmen auf den Standortfaktor Energie unmittelbar ein, während raumordnerische Maßnahmen, die sich auf das Schul- und Ausbildungswesen erstrecken, nur mit einer zeitlichen Verzögerung den Standortfaktor Arbeit beeinflussen.

Die folgende Gegenüberstellung zeigt, daß abgesehen von den angedeuteten zeitlichen Divergenzen lediglich eine andere Bezeichnung der Standortfaktoren angewandt wird, die vorwiegend dazu dient, die instrumentale Funktion der Raumordnungsmaßnahmen zu kennzeichnen.

Übersicht Nr. 5
Gegenüberstellung von Raumordnungsmaßnahmen und Standortfaktoren

Raumordnungsmaßnahmen	Standortfaktoren
Erschließung von Arbeitskräftepotentialen Ausbildungsförderung	Personal
Geländeerschließung, Grund- und Geländebereitstellung	Betriebsmittel
Wasserwirtschaftliche und Energiewirtschaftliche Erschließungen	Hilfs- und Betriebsstoffe
	Dienstleistungen:
Verkehrserschließung (Wasser-, Schienen-, Straßen-, Luft-, Leitungs- und Nachrichtenverkehr	a) materielle
Kreditgewährung	b) finanzwirtschaftliche
Besteuerung	Abgaben a) auf Einkaufsumsätze b) auf beschafftes Vermögen

Der Katalog der Raumordnungsmaßnahmen in dieser Übersicht ist keineswegs vollständig. Erwähnt wurden lediglich die Maßnahmen, die in der Betriebs-

wirtschaftslehre als typenbildend für beschaffungsorientierte Standorte angesehen werden. Dort unterscheidet man personal-, betriebsmittel-, stoff-, dienstleistungs- und abgabenorientierte Standorte.[1] Da die Besteuerung die Beschaffung und spätere Nutzung aller Produktionsfaktoren beeinflußt, ist deren Wirkungsweise in den nachstehenden Ausführungen nicht gesondert zu behandeln, sondern in ihrer spezifischen Faktorzuordnung aufzuzeigen.

Z W E I T E R T E I L

Die Beschaffungsfunktion der Unternehmung unter Einwirkung staatlicher Raumordnungsmaßnahmen.

A. Die Beschaffung von Arbeitskräften

Menschliche Arbeit ist im betriebswirtschaftlichen Sinn jener Aufwand an körperlichen, geistigen und seelischen Kräften, die zur Erstellung von Betriebsleistungen sowie zur Umwandlung dieser in Marktleistungen notwendig sind. Menge, Qualität und Entgelt für die menschliche Arbeit sind einerseits Hauptkriterien, die bei der Würdigung des Produktionsfaktors Arbeit in die unternehmerische Standortkalkulation eingehen. Andererseits ist die Gesamtheit der staatlichen Raumordnungsmaßnahmen darauf abgestellt, Arbeitsplätze regional zu erhalten und zu vermehren. Die Beschäftigung der in den wenig entwickelten Gebieten ansässigen Arbeitskräfte ist nicht nur das vordringlichste Ziel der staatlichen Raumordnungspolitik, sondern zugleich das wichtigste Entwicklungspotential[2] dieser Räume, das insbesondere auch für die Standortentscheidung als das wirkungsvollste Anreizmittel arbeitsorientierter Unternehmungen anzusehen ist.

Bei all dem ist zu berücksichtigen, daß ein in einem Gebiet vorhandenes Arbeitskräftepotential nicht ohne Schwierigkeiten an die Stelle des Bedarfs

---

1) Vgl. die Arbeiten von RÜSCHENPÖHLER, H. und BEHRENS, K.Chr. a.a.O.

2) Vgl. MARX, D.: Wachstumsorientierte Regionalpolitik, in: Wirtschaftspolitische Studien Nr. 3, aus dem Institut für Europäische Wirtschaftspolitik der Universität Hamburg, Hrsg. Jürgensen, H. u.a. Göttingen 1966

geleitet werden kann. Insoweit spricht man von der geringen Mobilität der Arbeitskraft, wenngleich auch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse diesen Tatbestand abschwächt. Ebenso immobil wie die Arbeitskräfte sind jedoch auch die betrieblichen Arbeitsstätten, deren Standorte erst dann verändert werden, wenn am ursprünglich gewählten Standort die Arbeitskraftreserven völlig ausgeschöpft sind.

I. Die betriebswirtschaftlichen Anforderungen an die menschliche Arbeitskraft in der Abhängigkeit vom Standort

1. Kriterien der quantitativen Anforderungen

Die quantitativen Anforderungen an die menschliche Arbeitskraft werden bestimmt durch das Sachziel, die Fertigungstechnik und die Stellung der Unternehmung im Markt (Betriebsgröße).

Mit der Standortwahl für den Betrieb oder für Betriebsteile entscheidet die Unternehmung über die quantitativen Beschaffungsmöglichkeiten von Arbeitskräften. Als Gebiete mit einem mengenmäßig ausreichenden Arbeitspotential werden jene Räume angesehen, in denen strukturelle Arbeitslosigkeit besteht. Es kann aber auch für rein landwirtschaftlich genutzte Gebiete als Folge von Rationalisierungsmaßnahmen gelten. Hierdurch werden Arbeitskräfte langfristig freigesetzt oder aber sie nehmen kurzfristig Beschäftigung in Ballungsräumen an. In diesen Fällen gehen strukturelle und saisonale Arbeitslosigkeit ineinander über.[1)]

Den Gebieten mit struktureller Arbeitslosigkeit stehen die Ballungsräume gegenüber, die durch Auslastung des vorhandenen Arbeitspotentials, ja sogar durch Arbeitskräftemangel charakterisiert sind. Selbst die Heranziehung von ausländischen Arbeitern vermag oft nicht die Arbeitskräfteknappheit in den Ballungsräumen zu verringern. Praktisch besteht zwischen

---

1) Vgl. POMMERNELLE, L.: Methoden zur Überwindung der Immobilität von Arbeitskraft in Gebieten mit struktureller Arbeitslosigkeit, in: Informationen des Instituts für Raumordnung 1957, Heft 13, S. 359.

der Beschäftigung von Ausländern und der regionalen Arbeitslosigkeit im Inland eine höchst unerwünschte, den raumordnerischen Zielsetzungen zuwiderlaufende Antinomie.

Von Ausschlag bei der Standortwahl ist nicht die Zahl der Erwerbspersonen, sondern deren Arbeitswilligkeit und Arbeitsfähigkeit.[1] Insoweit können Statistiken über das Erwerbspotential einer Region in der Relation zur Gesamtbevölkerung nicht die einzige Grundlage bei der Arbeitsmarktanalyse im Rahmen der Standortkalkulation bilden. Im einzelnen müssen Angaben über nicht beschäftigte und zugleich arbeitssuchende Kräfte vorliegen. Zu diesem Kreis zählt auch das brachliegende weibliche Arbeitspotential eines Raumes.

Weiterhin ist bei der quantitativen Standortanalyse arbeitsorientierter Betriebe der Einzugsbereich der Arbeitskraftresourcen mit ins Kalkül zu ziehen. In diesem Zusammenhang darf auch das Pendlerproblem nicht übersehen werden, das oft als Vorstufe der betrieblichen Ab- und Zuwanderung im Sinne unserer betriebspolitischen Standortanalyse zu werten ist.[2]

---

1) Vgl. BOLTE, K.M.: Bevölkerung und Arbeitspotential, in: Strukturwandlungen einer wachsenden Wirtschaft, Bd. 1, Schriften des Vereins für Wirtschaft und Sozialpolitik, Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften Neue Folge, Bd. 30/I, Hrsg. Neumark F., Berlin 1964, S. 47. Der Verfasser bezeichnet die Größe des Arbeitspotentials als "Gesamtheit aller Personen, die ... zur Beteiligung am Erwerbsleben bereit und verfügbar sind." Als mitbestimmend für die Größe des Erwerbspotentials nennt er 19 Faktoren: Beziehung zwischen Bevölkerung und Arbeitspotential, biologische und rechtliche Faktoren, Erwerbsfähigkeit nach Geschlecht, Altersgliederung der Personen im erwerbsfähigen Alter, ihre Gliederung nach dem Familienstand, räumliche Verteilung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze, Verkehrserschließung und Mobilisierungsgrad, Zahl der angebotenen Arbeitsplätze, Lohn- und Gehaltsstruktur, Steuer- und Sozialgesetzgebung, Frühinvalidität, Anteile der selbständig und unselbständig Erwerbstätigen, Möglichkeit und das Ausmaß freiwilliger Weiterarbeit, Dauer und Art der Schulausbildung, Berufsausbildung, verschiedene Gründe der Sterilisierung von potentiellen Arbeitskräften, Arbeit im Ausland, Zustrom von Arbeitskräften aus dem Ausland und Zusammensetzung des Arbeitspotentials im Hinblick auf die menschliche Arbeitsleistung.

2) Vgl. MÖLLER-PRIEBE-GRATHER: Möglichkeiten zur Entwicklung der Wirtschaftsstruktur im ostbayerischen Grenzraum, Denkschrift der Gesellschaft für regionale Strukturentwicklung, Bonn 1966.

Im Problembereich der quantitativen Standortanalyse spielen betriebswirtschaftspolitische Fakten unter den Aspekten der Mobilitätsbereitschaft und des Mobilitätsverhaltens eine entscheidende Rolle für die Standortorientierung. So gesehen liegt in der beruflichen Zufriedenheit eine wichtige Ausgangshypothese für den Grad der Mobilitätsbereitschaft. Weiterhin dürfte es eine durch zahlreiche Einzeluntersuchungen für Problemgebiete belegte Tatsache sein, daß das Mobilitätsverhalten von Wirtschaftszweig zu Wirtschaftszweig, und damit von Betrieb zu Betrieb, recht unterschiedlich ist. Betriebspolitisch liegen die Gründe dafür meistens in den Auswirkungen des Einkommensgefälles und der fehlenden Entwicklungschancen im Betrieb. Daran schließt sich ein für diese Betrachtung noch weitergehender Mobilitätseffekt, der seine Impulse im Betriebsgrößenproblem findet. Hierbei kann davon ausgegangen werden, daß in großen Betrieben die Mobilitätsbereitschaft in der Regel geringer ist als in kleinen.Standortgemeinschaften lassen hierzu einen Entwicklungsstand erkennen, der, relativ gesehen, eine mittlere Stellung in der Betriebsgrößengliederung einnimmt.[1)]

2. Kriterien der qualitativen Anforderungen

Anforderungen an das qualitative Niveau der menschlichen Arbeitskräfte ergeben sich aus
- der Art und dem Inhalt der Arbeit sowie aus
- der erforderlichen Vorbildung.

Diese Kriterien erfahren je nach dem Sachziel der Unternehmung eine unterschiedliche Gewichtung.

Nach der Art der Arbeit läßt sich körperliche und geistige Beschäftigung unterscheiden. Diese heben sich im einzelnen durch die Beanspruchung des menschlichen Kräftepotentials voneinander ab. Dabei ist allerdings eine strenge Trennung nicht möglich, da einerseits jede körperliche Arbeit ein

---

1) Vgl. GUTHSMUTHS, W.: Neuere betriebswirtschaftliche Entwicklungstendenzen im Leitbild der Standortpolitik unter besonderer Berücksichtigung des Betriebsgrößenproblems,in: Führungsprobleme personenbezogener Unternehmen, Stuttgart 1968

Mindestmaß an geistiger Auseinandersetzung mit dem Arbeitsprozeß erfordert, andererseits ist jede geistige Arbeit mit einem Minimum an körperlichen Leistungen verknüpft.

Geht man nach dem Inhalt der zu leistenden Arbeitsverrichtung aus, so kann man mit GUTENBERG[1] objektbezogene und dispositive Arbeiten unterscheiden. Objektbezogene Arbeiten hängen unmittelbar mit der Erstellung und Verwertung von Betriebsleistungen zusammen und sind vornehmlich körperlicher Art. Dispositive Arbeiten sind demgegenüber solche Tätigkeiten, die mittelbar und unmittelbar mit der Führung von Unternehmungen verbunden sind.

Hinsichtlich der möglichen Anforderungen an die geistigen und körperlichen Kräfte der Menschen bestehen regionalspezifische Unterschiede. So prägt die Landschaft ihren Menschenschlag.[2] Mentalität, körperliche Konstitution und angeborene Fähigkeiten der Bevölkerung eines Gebietes sind in die Überlegungen bei der Standortentscheidung mit einzubeziehen, so daß im Einzelfall zu prüfen ist, inwieweit die landsmannschaftlichen Eigenarten dem betrieblichen Arbeitsprozeß entgegenkommen.[3]

Die Ursachen für die regionalspezifischen Unterschiede sind teils geographisch-ethnisch, teils traditionsbedingt. So trifft man z.B. in der Regel auf holzverarbeitende Industrien in waldreichen Gegenden, andererseits finden sich von geographischen Bedingtheiten unabhängige Industrien, die als Ergebnis eines bestimmten überkommenen Gewerbefleißes entstanden sind, z.B. Solinger Metallwaren, Schweizer Uhren, Gablonzer Schmuckwaren.

Entsprechend der Ausbildung der Arbeitskräfte läßt sich ungelernte, angelernte und gelernte Arbeit unterscheiden. Ungelernte Arbeitskräfte haben keinerlei Spezialkenntnisse aufzuweisen. Dementsprechend können sie für die einfache Arbeitsverrichtung eingesetzt werden, an die man keinerlei

---

1) Vgl. GUTENBERG, E.: Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre, Bd.1 Die Produktion, 14. Aufl. Berlin, Heidelberg, New York 1968, S. 3.

2) Vgl. RÖSCHENPÖHLER, a.a.O. S. 16.

3) Vgl. RÖSSLE, K.: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, München 1948, S. 35

Voraussetzungen bindet. Angelernte Arbeitskräfte sind dagegen solche, die ebenfalls keine speziellen Fertigkeiten vorzuweisen haben, die aber in einem Betrieb dahingehend unterwiesen wurden, durch kurzfristige Schulungseinrichtungen bestimmte Arbeitsverrichtungen auszuführen. Zu den angelernten Arbeitskräften rechnet man aber auch solche, die in ihrem ursprünglich erlernten Beruf kein Unterkommen mehr finden. Gelernte Arbeitskräfte haben eine Ausbildung mit einem berufsspezifischen Inhalt erworben und sind in dem erlernten Beruf tätig. Die Ausbildung ist hinsichtlich Inhalt und Dauer festgelegt und entspricht einem vom Deutschen Industrie- und Handelstag (DIHT) festgelegten Berufsbild.

In der Regel gilt eine Berufsausbildung als beendet, wenn nach einem Schulabschluß eine Lehrzeit absolviert und die Gehilfenprüfung vor einer Handwerks- bzw. Industrie- und Handelskammer abgelegt wurde. Die Gliederung der Arbeitskräfte in ungelernte, angelernte und gelernte ist regelmäßig Bestandteil der Tarifverträge, die zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmervereinigungen ausgehandelt werden. Eine Betrachtung dieser Art kann nicht mehr als ein Leitbild sein, zumal wir wissen, daß das gesamte Ausbildungswesen, nicht zuletzt aus betriebswirtschaftlich bedingten Gründen, sich in einem tiefgehenden Strukturwandel befindet. Die Auswirkungen des technisch-ökonomischen Fortschritts, die Nutzung synthetischer Stoffe und die Anwendung der Elektronik in Betrieb und Verwaltung bringt ein bisher unbekanntes Maß an Flexibilität in die Berufsausbildung und bleibt auch nicht ohne Einfluß auf die betriebswirtschaftliche Standortorientierung.

II. Die Analyse des Arbeitsangebotes in industriell schwach strukturierten Gebieten

1. Quantitative Merkmale des Angebots

In den Fördergebieten steht den Unternehmungen ein Angebot an Arbeitskräften zur Verfügung, das quantitativ wie folgt gekennzeichnet werden kann:

Das anzutreffende Arbeitskräftepotential ist vielfach als Folge des Abbaus landwirtschaftlicher Betriebe zeitweise oder vollständig beschäftigungslos geworden. Insoweit stehen wir vor dem Problem des Umbruchs. Diese Situation deckt sich jedoch heute nicht mehr mit der nach dem zweiten Weltkrieg, als es galt, Heimatvertriebene und Flüchtlinge in den Wirtschftsprozeß einzuordnen. Konnte man damals auf Arbeitskräfte aller Qualifikationsgrade zurückgreifen, so setzt sich der Arbeitskräfteüberhang in den industriell-gewerblich unentwickelten Gebieten jetzt aus Kräften zusammen, die zwar rein zahlenmäßig den Anforderungen industrieller Unternehmungen gewachsen sind, denen es aber wegen ihrer bäuerlichen Herkunft an der Industrieerfahrung mangelt.[1)]

Diese Situation wird noch verschärft, da infolge der Industriearmut die für die gewerbliche Tätigkeit noch am geeignetsten Arbeitskräfte in die Ballungsräume abgewandert sind. Hierzu gehören vorwiegend die jüngeren, ausbildungs- und leistungsfähigeren Kräfte, die in ihrem heimatlichen Lebensraum eine entsprechende Arbeitsgelegenheit nicht abwarten konnten.[2)] Als Folge ist neben der mangelnden industriellen Erfahrung eine gewisse Überalterung des gegebenen Arbeitspotentials festzustellen. Den Nachweis hierfür liefert Tabelle Nr.6 , aus der ersichtlich ist, daß im unteren Bayerischen Wald in den Altersstufen von 40 - 50 und 50 - 60 Jahren das Erwerbspotential am höchsten ist.

Als ungenütztes Arbeitspotential stehen in diesen Gebieten noch die weiblichen Arbeitskräfte zur Verfügung, die ohne Industrieansiedlung am Ort selbst kaum Gelegenheit haben dürften, beruflich tätig zu werden. Infolge der notwendigen Kombination der häuslichen mit der beruflichen Tätigkeit ist ihnen in der Regel die Aufnahme einer Beschäftigung in einem Betrieb

---

1) Vgl. RIEMANN, F.: Schaffung zusätzlicher Erwerbsquellen für die Landbevölkerung, in: Zur Industrialisierung kleinbäuerlicher Räume, Forschungsberichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen Nr. 469, Köln-Opladen 1957, S. 167 - 195, hier S. 120.

2) Vgl.: Grundlagen und Ziele der Raumordnung in Bayern, Hrsg. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, S. 46;
Vgl. auch Erster Bericht der Bundesregierung über die Raumordnung, Bonn 1963, S. 16.

Übersicht Nr. 6

Altersgruppierung der männlichen Erwerbspersonen im Unteren Bayerischen Wald

	unt.20 Jahren		20 - 30		30 - 40		40 - 50		50 - 60		über 60		insgesamt	
	Erw.Potential		Erw.Potential		Erw.Potential		Erw.Potential		Erw.Potential		Erw.Potential		Erw.Potential	
	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.
Passau Stadt	828	10	1608	19,5	1584	19	1680	20	1812	22	798	9,5	8310	100
Lkr. Passau	1725	10,2	4128	24,4	3552	21	2604	15,4	3024	17,9	1872	11,1	16905	100
Wolfstein	980	9,5	2460	23,9	2330	22,6	1480	14,4	1750	17,0	1300	12,6	10300	100
Wegscheid	672	10,2	1662	25,4	1440	22,0	990	15,1	1080	16,5	708	10,8	6552	100
Vilshofen	1496	10,6	3091	21,9	2926	20,8	2222	15,8	2574	18,2	1815	12,7	14124	100
Unterer Bayer. Wald	5701	10,1	12949	23,0	11832	21,0	8976	16,0	10240	18,2	6493	11,7	56191	100

Quelle: Raumordnungsplan für den Unteren Bayerischen Wald, Vorentwurf 1969, Hrsg. Regierung von Niederbayern - Bezirksplanungsstelle.

in weiterer Entfernung zu ihrem Wohnsitz verschlossen. Insoweit erscheint die Immobilität der weiblichen Arbeitskraft noch größer als die der männlichen.

2. Qualitative Merkmale des Angebots

Es ist einzusehen, daß hinsichtlich des zur Verfügung stehenden ungelernten Potentials in industriell-gewerblich schwach strukturierten Gebieten den Industriebetrieben gewisse Beschränkungen in der Wahl ihrer Mitarbeiter auferlegt werden. Zunächst muß sich der standortwählende Industriebetrieb darüber im klaren sein, daß das einheimische Kräftereservoir einen niedrigen Ausbildungsstand ohne industrielle Erfahrung aufweist, so daß er sich entscheiden muß, ob dieses in seinem gegenwärtigen Entwicklungsstand in den vorgesehenen Produktionsprozeß einzugliedern bzw. ob der zum Anlernen erforderliche Kosten- und Zeitaufwand im Rahmen der Standortkalkulation tragbar ist. Dabei muß man berücksichtigen, daß die Eignung der anzuwerbenden Arbeitskräfte traditionsgemäß auf dem bäuerlichen Sektor liegt, so daß sich die Anlernkosten vielfach höher stellen als in Gegenden, deren Bevölkerung durch ein gewisses Industrieklima geprägt ist.[1] Ferner ist davon auszugehen, daß die Anlernzeit mit der ohnehin auch durch andere außergewöhnliche Aufwendungen gekennzeichnete betrieblichen Anlaufzeit zusammenfällt. In aller Regel wird die industrielle Fertigung so auszurichten sein, daß die eingesetzten Kräfte nur objektbezogene Tätigkeiten, also in allererster Linie körperliche Arbeiten auszuführen haben.

Die Beschränkung der Unternehmung bei der Auswahl der Arbeiter wird sich ferner auf das Produkt selbst beziehen. Regionalspezifisch bedingte Tätigkeitsmerkmale, beispielsweise das einer mangelnden Geschicklichkeit der dort ansässigen Arbeitskräfte, können sich qualitätsmindernd auf die zu erstellenden Güter auswirken. So lassen sich an Schwerarbeit gewohnte

1) Vgl. HENGSTENBERG, R.: Industriebetriebe im ländlichen Raum, in: Der ländliche Raum als Standort industrieller Fertigung, Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Nr. 677, Köln und Opladen, S. 120.

Arbeitskräfte meist nicht ohne weiteres für die feinmechanische Industrie schulen.

Ein weiteres Problem bei der Standortwahl in Fördergebieten liegt in einer vom Absatzmarkt her oder durch den technischen Fortschritt veranlaßte Produktions- oder Produktänderung. Die einseitig gerade auf einen Produktionsvorgang angelernten Arbeitskräfte können sich ihrem Einsatz bei veränderten Betriebstechniken nur in gewissen Grenzen anpassen. Neben diesen Produktionsänderungen ist in ähnlicher Weise davon eine potentielle Produktionsausweitung betroffen, da zwar Hilfsarbeiter für einen gesteigerten Einsatz noch zur Verfügung stehen, an dem zur Führung einer vergrößerten Betriebsstätte notwendigen qualifizierteren technischen und kaufmännischen Personal dürfte jedoch ein ausgesprochener Mangel auftreten.

Als betriebswirtschaftliche Konsequenz dieser Situation läßt sich in diesen Gebieten eine gewisse Anziehungskraft auf arbeitsintensive massenartikelherstellende Betriebe feststellen, während den Betrieben, die zur Bewältigung ihres Produktionsprozesses auf ein qualifizierteres Arbeitskräftepotential angewiesen sind, eine Ansiedlung weitgehend verschlossen erscheint.

Diese einseitige Ausschöpfung der Arbeitskraft führt jedoch in weiterer Folge nur zu Nachteilen für den Standort und damit auch für die Einzelwirtschaft selbst. Sie bestehen darin, daß eine Arbeitskräftestruktur niedriger Ausbildungsstufe den Standort langfristig beeinflußt und der Unternehmer seinerseits jedoch wieder auf die ungelernten Arbeitskräfte angewiesen bleibt. Gleichorientierte Betriebe verschließen ihren Arbeitskräften fast immer die Möglichkeit des voneinander Lernens und binden sie damit an den vom Arbeitsablauf abhängigen Wissensstand. Letztlich muß der Unternehmer von der durch ihn selbst geförderten mangelnden Anpassungsfähigkeit seiner Mitarbeiter nachteilige Folgen auf den Einsatz, Umsatz und Ersatz des Kapitals hinnehmen.

Diese negativen Ergebnisse für die Einzelwirtschaft laufen gleichzeitig

der von der Raumordnung angestrebten Zielsetzung zuwider, die die räumliche Verteilung der Wirtschaftskraft zum Gegenstand hat, und die eng mit den zu lösenden Problemen der Tragfähigkeit der ländlichen Räume im Zusammenhang steht. Das leitbildgerechte Postulat eines gegliederten Aufbaus der Gesellschaft in seiner räumlichen Wirksamkeit wäre auf diese Weise nicht zu erfüllen. Es käme zwar die gewünschte Koordinierung landwirtschaftlicher und industrieller Strukturen[1)] zustande, die damit beabsichtigte Steigerung des regionalen Wohlstandes erscheint jedoch aufgrund des einseitigen Einsatzes der Arbeitskraft gefährdet.

III. Die Einwirkung der Raumordnungsmaßnahmen auf das Arbeitsangebot

1. Einwirkung auf die Quantität und Qualität des Angebots

Die Einflußnahme der Raumordnung auf das zahlenmäßige Angebot von Arbeitskräften in strukturschwachen Gebieten verfolgt das Ziel, das bodenständige Arbeitspotential, das durch die Rationalisierung im landwirtschaftlichen Sektor bzw. durch Stillegung bäuerlicher Betriebe freigesetzt wird, durch Erschließung neuer Erwerbsmöglichkeiten einer ortsgebundenen Beschäftigung zuzuführen. Auf diese Weise soll erreicht werden, örtlich gegebene Arbeitspotentiale dem Raum zu erhalten und die unerwünschte Abwanderung in Ballungszentren zu verhindern.

Dieser Zielsetzung entsprechend versucht man die statistisch erfaßte Arbeitskapazität ansiedlungswilligen Unternehmen zu erschließen. Damit ergibt sich die Notwendigkeit, auf der Grundlage der bestehenden Gegebenheiten Ansiedlungsschwerpunkte zu bilden, deren Einzugsbereiche eine möglichst große Zahl von Beschäftigungssuchenden erfassen. In ländlich gewachsenen Streusiedlungen ergibt sich jedoch das Problem, angemessene Einzugsradien festzulegen. Diesen kommt insoweit Bedeutung zu, als die

---

1) Vgl. MEYER, K.: Ländliche Gebiete und ihre Sanierung, in: Raumforschung Bremen 1960, S. 377.

Entfernung zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz für die Anzahl der zu mobilisierenden Arbeitskräfte als auch für die tatsächlich erzielbare Arbeitsleistung bestimmend ist. Dabei ist davon auszugehen, daß sich Entfernungen zu der Häufigkeit der Verkehrsverbindungen direkt proportional verhalten, d.h. die Einzugsradien können umso ausgedehnter sein, eine je schnellere und je häufigere Verkehrsbedienung gewährleistet ist. Von der Verkehrsbedienung hängt zunächst die Einhaltung der Arbeitszeit und damit die Verfügbarkeit über die Arbeitskräfte ab. Die Länge des Anfahrtsweges ist aber auch für die Leistungsfähigkeit des einsetzbaren Personals von Bedeutung, da die Raumüberwindung mit einem gewissen Leistungsverschleiß verbunden ist. Schließlich ist auch zu berücksichtigen, daß die Entfernung zwischen Wohnsitz und Betrieb auf den Lebensrhythmus der Arbeitskräfte einwirkt,[1] da sie über die verfügbare Freizeit entscheidet, von der wiederum Rückwirkungen auf die Arbeitsfreudeund damit die sachliche Ergiebigkeit der Arbeitsleistung ausgehen.

Die Überlegungen lassen erkennen, daß es bei der Einwirkung auf die Quantität nicht allein auf die zahlenmäßige Mobilisierung der Arbeitskräfte allein ankommt, sondern daß vielmehr auch die physische Leistungsfähigkeit das quantitative Angebot mitbestimmt. Das bedeutet, daß die Raumordnung neben Erschließungsmaßnahmen auch solche ergreifen muß, die bis in die private Sphäre der Arbeitnehmer hineinreichen, da ihre Leistungskraft letztlich die Ertragslage einer Unternehmung beeinflußt.[2]

Die raumordnerische Aktivität, die sich auf die Erschließung von Arbeitskapazitäten bezieht und vornehmlich im organisatorischen Bereich wirksam wird, erfaßt insbesondere die in wirtschaftsschwachen Räumen zur Verfügung

---

1) Vgl. MILLER, D.C. und FORM, W.H.: Unternehmung, Betrieb und Umwelt, Köln und Opladen 1957, S. 276; HENGSTENBERG, R.: Der Kreis Wittgenstein und die Möglichkeit seiner wirtschaftlichen Weiterentwicklung, in: Zur Industriealisierung kleinbäuerlicher Räume, Forschungsberichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein Westfalen, Nr. 469, Köln und Opladen 1957, S. 96.

2) Vgl. BECKERATH, v.H.: Der moderne Industrialismus, Jena 1930, S. 138.

stehenden ungelernten Arbeitskräfte. Daraus ergeben sich Ansiedlungserleichterungen insbesondere für arbeitsintensive Großbetriebe, für die die Quantität des Arbeitsangebots weitgehend ausschlaggebend ist. Die Beschränkung der Einflußnahme der Raumordnung auf diesen Funktionsbereich hat jedoch eine Auslese der zur Ansiedlung infrage kommenden Betriebe zur Folge, die auf lange Sicht unerwünscht ist. Hierdurch entsteht eine einseitige durch geringes Ausbildungsniveau charakterisierte Erwerbsstruktur. Hinzu kommt die Abhängigkeit der Erwerbspersonen von der Marktlage einiger weniger Betriebe im Raum, deren konjunkturelle Entwicklung unmittelbar mit der Beschäftigungssituation der Region verbunden ist. Zwar deckt sich zunächst eine kurzfristige Verwendungsmöglichkeit des brachliegenden Arbeitspotentials mit raumordnerisch angestrebten Beschäftigungseffekten, sie können jedoch nicht allein als Ansatzpunkte für die Verbesserung eines Raumes angesehen werden.

Wesentlich wirksamer dürften sich daher Maßnahmen ausnehmen, die dafür geeignet sind, insbesondere auf das qualitative Niveau des Arbeitspotentials einzuwirken; eine Notwendigkeit, die sich schon aus der allgemeingültigen Tatsache herleiten läßt, daß "die Versorgung der Betriebe mit qualifizierten Kräften ein immer schwierigeres quantitatives und qualitatives Problem wird".[1] Für die wirtschaftsschwachen Gebiete ergibt sich die besondere Problematik insoweit als diese Räume in etwa charakteristisch sein dürften für ein nur geringes Angebot von Facharbeitern,[2] die Umwandlung der Qualitätsstruktur der Erwerbsbevölkerung andererseits jedoch nur ein langfristig veränderbares Datum darstellt.[3] Das zeigt sich schon daran,

---

1) ABRAHAM, K.: Die Berufsbildung als Mittel zur Gestaltung der personellen Infrastruktur, in: Theorie und Praxis der Infrastrukturpolitik, Hrsg. Jochimsen, R. und Simonis, U. Berlin 1970, S. 660.

2) Vgl. RIEMANN, F.: Schaffung zusätzlicher Erwerbsquellen, a.a.O. S. 30 f.

3) Vgl. JOCHIMSEN, R. und TREUNER, P.: Zentrale Orte in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung der Möglichkeiten der Schaffung ausserlandwirtschaftlicher Arbeitsplätze, Bad Godesberg 1967, S. 79.

daß die Umschulung bei Landarbeit gewohnten Kräften einen längeren Zeitraum in Anspruch nimmt als bei denen, die bereits über eine gewisse Industrieerfahrung verfügen.[1)]

Die Notwendigkeit einer Qualitätsbeeinflussung geht in unterschiedlicher Gewichtung in die betriebswirtschaftliche Standortkalkulation ein. In stark spezialisierten Betrieben oder in ausgegliederten Teilbetrieben fallen insbesondere objektbezogene Arbeitsverrichtungen an, die den Arbeitskräften durch betriebliche Umschulungskurse leicht zu vermitteln sind. Grundsätzlich anders liegen die Probleme bei Klein- und Mittelbetrieben, die wegen ihrer Produktionstiefe auf einen vielseitig verwendbaren und höher qualifizierten Arbeiterstamm[2)] angewiesen sind. In beiden Fällen ist auch die unternehmerische kurzfristige Selbsthilfe, beispielsweise durch Heranziehung qualifizierterer Kräfte aus Ballungsräumen, begrenzt. Abgesehen von der noch wenig gesicherten Ertragslage vieler Betriebe in den industriellen Randlagen, die eine Überbietung der in Ballungsräumen üblichen Löhne und Gehälter meist ausschließen, sind die Gründe im soziologischen und nicht monetären Bereich zu suchen, die nicht zuletzt in dem Vorurteil manifestiert sind, daß "Übersiedlung in einen kleineren Ort ein Abstieg sei".[3)] So kann angenommen werden, daß die mit einem höheren Einkommen verbundenen Aufstiegschancen von den Arbeitnehmern geringer eingeschätzt werden als die Vielfalt der Konsummöglichkeiten in Ballungszentren,[4)] worin auch die Vorteile kultureller oder weiterbildender Art eingeschlossen sind. Schon THÜNEN hat das Übergewicht der Stadt über die

---

1) Vgl. MÜLLER, G.: Ursachen geminderter Erwerbstätigkeit, in: Bundesarbeitsblatt, 1961, Heft 13, S. 419.

2) Vgl. RÜHLE v.Lilienstern, H.: Bildung wird Schicksal, Stuttgart-Degerloch 1962, S. 19 ff.

3) PRIES, K.: Industrie aufs Land; Die Möglichkeiten einer stärkeren Entwicklung von Industrie und Handwerk in mittleren und kleineren Orten, Schriften des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung, Heft 8, Köln 1953, S. 13.

4) Vgl. SCHORR, A.: Zur Frage der Industrieverlagerung, in: Raumforschung und Raumordnung, 1949, Heft 3, S. 109.

Provinz gesehen, wenn er sagt: "Ungewöhnliche Talente wenden sich zur Hauptstadt, wo sie ihre Zeit der zusagenden Arbeit widmen und reichlichen Lohn erhalten können; daher gibt es in der Hauptstadt hervorragende Beamte, Gelehrte, Unternehmer, Künstler, Handwerker und Arbeiter".[1] Insoweit hat THÜNEN in seiner Zeit die Bedeutung des Freizeitwertes für die Standortorientierung der Unternehmung erkannt.

Aus diesen Überlegungen geht hervor, daß eine Verbesserung der Qualität des Arbeitsangebots in ländlichen Räumen durch Zuwanderung nur unter der Voraussetzung einer grundsätzlichen Angleichung des gesellschaftlichen und kulturellen Niveaus zwischen Stadt und Land zu erreichen ist. Die dazu erforderlichen Raumordnungseffekte bedingen jedoch ein Bündel unterschiedlicher voneinander abweichender Maßnahmen, die zumeist nur langfristig und unter großem Kapitalaufwand zu erreichen sind. Von unmittelbarer und grundlegender Bedeutung sind daher die Maßnahmen, die auf dem Wege der Schulung eine Anhebung des qualitativen Niveaus der ortsansässigen Arbeitskräfte bewirken. Je nach Ausbildungsziel lassen sich danach kurz-, mittel- und langfristig wirkende Maßnahmen unterscheiden.

2. Beurteilung der Maßnahmen nach ihrer zeitlichen Wirksamkeit

In diesem Zusammenhang ist der Begriff Fristigkeit darauf abgestellt, mit welcher Dauer die Ausbildungsmaßnahmen verbunden sind, d.h. nach welchem Zeitraum die Auszubildenden der praktischen Betriebsarbeit zur Verfügung stehen. Unter diesem Gesichtspunkt werden betriebliche und überbetriebliche Schulungseinrichtungen, die ein bloßes Anlernen bezwecken, zu kurzfristigen, berufsbildende Maßnahmen zu mittel- und längerfristigen und das primäre und sekundäre Schulwesen (Volks-, Ober- und Hochschule) zu den langfristigen Ausbildungsgängen gezählt.

---

1) THÜNEN, v.J.H.: Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie, 1. Teil, vermehrte Aufl., Rostock 1842, S. 125.

a) Kurzfristige Einwirkungsmöglichkeiten

Das zu unterstellende mangelnde Interesse der Unternehmungen sowie die geringe Finanzkraft vieler Mittel- und Kleinbetriebe zeigt deutlich, daß sich die Anforderungen der Unternehmungen an den Arbeitsmarkt in wenig entwickelten Gebieten zunächst auf die Arbeitskräfte mit dem gegebenen Qualitätsniveau konzentrieren, günstigstenfalls eine kurze Anlernzeit in-kauf nehmen. Daraus ist zu folgern, daß die Wirtschaft eines unterentwickelten Gebietes kaum in der Lage ist, das Aus- und Weiterbildungsproblem von sich aus zu lösen.

So ist festzustellen, daß bereits berufsbildende Maßnahmen, die über das bloße Anlernen hinausgehen, aber noch als kurzfristige Einwirkungsmöglichkeiten gelten können, die Wirtschaftskraft der einzelnen Unternehmung in der Regel übersteigen, so daß staatliche Maßnahmen schon hier Platz greifen müssen. Zumindest werden staatliche Finanzierungshilfen zu Ausbildungszwecken heranzuziehen sein. Zu bedenken sind hierbei etwa die von den Arbeitsämtern zu gewährenden Anlernzuschüsse im Rahmen des regionalen Förderungsprogramms,[1] die noch ergänzt werden durch die Zuschüsse zu Anlernkosten der Bundesanstalt für Arbeit, die die entsprechenden Aufwendungen bis zu 13 Wochen oder in Ausnahmefällen auch für einen längeren Zeitraum decken.[2] Für den Fall, daß die Ausbildung am Standort selbst nicht durchführbar ist, besteht eine weitere Möglichkeit in den Unterstützungsbeiträgen für die Arbeitnehmer durch Trennungsbeihilfen, Erstattung von Reisekosten, die unter Umständen auch in Verbindung mit der Auflage gewährt werden, daß nach Abschluß der Ausbildungszeit eine Rückkehr in die Heimatgemeinden obligatorisch wird. Es handelt sich somit, wie man zunächst un-

---

1) Vgl. Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, Geschäftsbericht 1966, S. 27.

2) Vgl. JOCHIMSEN, R. und TREUNER, P.: Zentrale Orte in ländlichen Räumen unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der Schaffung zusätzlicher außerlandwirtschaftlicher Arbeitsplätze, Forschungsbericht erstellt im Auftrag des Bundesministers des Innern, Bad Godesberg 1967, S. 125. Vgl. hierzu auch Anlage 1.

terstellen könnte, keineswegs um eine marktkonträres Mittel, da hierdurch einerseits gesamtwirtschaftliche Wohlstandsinteressen verfolgt werden, dem Arbeitnehmer andererseits kein Zwang zur Annahme der Beihilfen auferlegt wird, wie auch seine freie Entschlußkraft unangetastet bleibt. Besonders geeignet für die Erlangung einer praktischen Erfahrung und für die Hebung des Qualifikationsniveaus erweisen sich betriebliche oder zentrale überbetriebliche Lehrwerkstätten.[1] Hierzu bedarf es jedoch trotz staatlicher Finanzierungshilfen auch einer größeren Allokation von Industriebetrieben am Standort selbst oder in seiner näheren Umgebung. Es dürfte deshalb kein Zufall sein, daß solche Einrichtungen heute in den Standortgemeinschaften der in Bayern neugegründeten Städte zu finden sind.

b) Mittel- und längerfristige Einwirkungsmöglichkeiten

Unter Berufsbildung wird generell die der praktischen Tätigkeit beizugebende theoretische Schulung verstanden. Dabei können die berufsbildenden Maßnahmen einmal berufsbegleitend, zum anderen Mal darauf gerichtet sein, die Berufsausbildung stärker aus den Betrieben heraus in die Schulen hinein zu verlagern. Die Beurteilung dieser beiden Möglichkeiten erlaubt keine Wertung nach ihrer Effizienz schlechthin. Ihre Wirksamkeit muß in diesem Zusammenhang vielmehr in Beziehung zum Raum gesehen werden. So ist es fraglich, ob in einem wirtschaftlich noch wenig entwickelten Gebiet, dessen große Anziehungskraft auf Industriebetriebe auf dem verfügbaren und einsatzbereiten Arbeitspotential beruht, eine Ausbildungsmethode anzuwenden ist, die die theoretische Berufsbildung von der praktischen Tätigkeit trennt. Vom raumordnerischen

---

1) Vgl. JOCHIMSEN, R. und TREUNER, P. a.a.O. S. 126 ff.

Standpunkt her erscheint es angezeigt, in erster Linie für die berufsbegleitende Methode zu plädieren, die dem Betrieb eine leistungsfähige Arbeitskraft zur Verfügung hält, ohne daß auf eine Schulung theoretischer Art verzichtet werden muß. "Daß die betriebliche Berufsbildung einen ökonomischen Nutzen hat, kann als relativ sicher unterstellt werden."[1] Die Zeit jedoch, in der sich der Nutzen realisiert, ist je nach Intensität der Ausbildung unterschiedlich lang. So wird bei einer berufsbegleitenden Ausbildung eine unmittelbare Erfolgskontrolle möglich sein, während bei der Bildungsarbeit in Volks-, Ober- und Hochschulen ein entsprechend größerer Intervall zwischen Ausbildungsbeginn und Unterbeweisstellung der Kenntnisse im Beruf entstehen wird.[2]

Während die kurzfristige Schulung auch einen großen Teil des älteren ungelernten Erwerbspotentials eines Raumes für die Eingliederung in den Arbeitsprozeß vorbereitet und dazu verhilft, den Mangel an Arbeitskräften zu decken, kommt sie raumordnerischen Bestrebungen zur Beseitigung struktureller Arbeitslosigkeit entgegen. Die mittelfristige Ausbildung ermöglicht dagegen vorwiegend die Förderung des Arbeitskräftenachwuchses und schlägt sich somit im Rahmen landesplanerischer Entwicklungsplanung nieder.

Es ist auf Grund der Beobachtungen der letzten Jahre nicht zu verkennen, daß die Arbeitskräfteknappheit in der Bundesrepublik durch die Heranziehung nicht vorgebildeter, auch älterer ausländischer Arbeitskräfte gemildert werden konnte. Auf lange Sicht dürften deshalb die für eine weitergehende Ausbildung in Frage kommenden jüngeren Kräfte die größte Entwicklungsre-

---

1) ABRAHAM, K.: a.a.O. S. 661.

2) Ders. a.a.O. S. 661.

serve eines Gebietes darstellen. Allerdings wird einem Raum, der für eine Industrialisierung geeignet erscheint, zunächst mit bloßen Impulsen entfernterer Wirksamkeit nicht geholfen sein. Die rasche wirtschaftliche Entwicklung eines Gebietes liegt, soweit sie von der Arbeitskraft beeinflußt wird, von einer kürzeren streng berufsbezogenen Ausbildung ab. Dabei stellt die berufsbegleitende theoretische Ausbildung der Arbeitskräfte in der Berufsschule im Hinblick auf den Arbeitsantritt wiederum die kürzeste Ausbildungsmaßnahme dar.

Hinsichtlich der Durchführung, der Träger und der Art der mittelfristigen berufsbegleitenden Maßnahmen ergeben sich Gesichtspunkte, die von mehreren, insbesondere räumlichen Faktoren abhängen. Grundsätzlich ist es so, daß es aufgrund der schnelleren Wirkungsweise einer solchen Maßnahme nicht selten ist, daß Unternehmen sich bereiterklären, zu einer Ausbildungsphase steigender Berufsbezogenheit beizutragen. Betriebseigene oder überbetriebliche Ausbildungsinstitutionen setzen jedoch eine gewisse Wirtschaftskraft der ausbildenden Betriebe und sogar der politischen Gemeinden des Standortes selbst voraus. So gibt es in wirtschaftsstarken Großstädten Beispiele für berufsbildende Institutionen, die, wie die Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels (BAG) oder das Institut für Berufsbildung des Münchener Versicherungswirtschaft e.V. (ifb), ihre Entstehung rein privatwirtschaftlichen Initiativen branchengleicher oder -ähnlicher Unternehmungen verdanken. Diese Institute verfügen schon aufgrund des am Ort bestehenden höheren Erwerbspotentials über einen größeren Zuspruch, wodurch hinsichtlich ihrer Nutzung eine Grundlage geschaffen wird, die in wenig besiedelten Gebieten nicht immer gegeben ist.

Zunächst ist die Anzahl gleichartiger Betriebe, die an der Ein-

richtung eines solchen Bildungszentrums an ein und demselben Ort interessiert sind, nicht groß genug. Bei Einbeziehung eines größeren Gebietes ist es fraglich, ob den Teilnehmern, beispielsweise in Abendkursen, aufgrund der Entfernung und Verkehrsbedingungen die nebenberufliche Belastung zugemutet werden kann. Neben den finanziellen Opfern, die von den Unternehmungen hierzu erbracht werden müßten, ist insbesondere die Frage der Bereitstellung ausreichenden und qualifizierten Lehrpersonals, das sich aus dem befähigten Mitarbeiterstamm zusammensetzt, sehr oft nicht geklärt. Alle diese Schwierigkeiten sprechen für begründete Vorbehalte für unternehmerisches Eingreifen und lassen damit erkennen, daß eine mittelfristige Bildungsmaßnahme ohne staatlichen Eingriff in Förderungsgebieten nicht anzukurbeln sein dürfte.

Mit der raumwirtschaftlichen Zielsetzung des Wohlstandsausgleiches werden dem Staat u.a. auch Bildungsaufgaben zugesprochen, die sich nicht durch eine einheitliche Bildungswerbung für das gesamte Staatsgebiet realisieren lassen, sondern ihre Konzeption herzuleiten haben aus der "Kooperation von Raumforschung und regionalorientierter Bildungsforschung".[1] Die zu treibende Bildungspolitik muß also vorwiegend unter Berücksichtigung "des funktionalen Zusammenhangs der Einzelfaktoren"[2] durchgeführt werden. Während allgemeingültige bildungspolitische Zielsetzungen darauf hinauslaufen, den Menschen nach erfolgter Ausbildung eine Flexibilität und damit auch eine gewisse Raumunabhängigkeit zu geben, werden raumordnerische bildungs-

---

1) SCHORB, A.O.: Raumbezogene Bildungspolitik und wissenschaftliche Bildungsplanung in der Bundesrepublik Deutschland, in: Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 6110. Wissenschaftliche Plenarsitzung, Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung Hannover 1971, S. 12.

2) Ebenda S. 13.

politische Zielsetzungen in wirtschaftsschwachen Räumen nicht zuletzt den Zweck verfolgen, eine Aufwertung des regionalen Qualifikationsniveaus herbeizuführen, um durch geschulte Arbeitskräfte die im Hinblick auf ihre Mitarbeiter anspruchsvolleren Unternehmen heranzuziehen. Zwar geht es auch dabei um eine Anhebung des Bildungsstandes der Erwerbspersonen, doch werden solche Bildungsbemühungen der Abwanderung der Ausgebildeten in Agglomerationsräume weniger Vorschub leisten.

Bei jeder einzusetzenden Maßnahme ist der Raum daher in seiner einheitlichen Bedeutung sowohl als Industrieregion als auch als Bildungsregion zu sehen. Die mittelfristigen berufsbildenden Maßnahmen in Form von berufsbegleitender Schulung, die sich vorwiegend auf das jüngere Erwerbspotential dieser Gebiete beziehen, bieten daher sowohl von der Fristigkeit wie von der Art her die beste Gewähr dafür, daß raumordnerische Ziele, persönliche berufliche Förderung für die Arbeitskraft und unternehmerische Anforderungen hinsichtlich eines leistungsfähigeren Personals in Einklang gebracht werden können.

Die Berufsschule als die noch elementarste Form der Berufsbildung vermag die im Beruf gewonnenen praktischen Fertigkeiten theoretisch so zu untermauern, daß "das Selbstverständnis des eigenen Berufs geklärt und das Verständnis für die Stellung des Berufs im Zusammenhang mit der modernen Arbeitswelt angebahnt werden kann".[1] In ihrer dualen Funktion, die es ermöglicht, schon während der Schulung oder sozusagen als Nebenwirkung davon die engere Bindung mit der Arbeitsstätte herzuleiten, bie-

---

1) KNOLL, J.H.: Aufbau und Struktur des deutschen Bildungswesens, in: Schule in Staat und Gesellschaft, Schriftenreihe für Erziehung und Unterricht in der Schule, für Recht und Verwaltung, Soziologie und Wirtschaft des Bildungswesens, Hrsg. Heckel, H. und Seipp, P. Köln o.J.

tet die Aussicht, durch praktisch und theoretisch gleichzeitige Schulung die notwendigen Voraussetzungen für ein berufliches Fortkommen auch in der Heimatgemeinde zu erlangen.

Trotz der Erkenntnis des Wertes berufsbegleitender Maßnahmen stehen ihrer Durchsetzung in wirtschaftsschwächeren Räumen Schwierigkeiten entgegen. In Bayern ist beispielsweise das Berufsschulwesen vorwiegend auf kommunaler Basis organisiert. Das führt dazu, daß das Unterrichtsangebot in Großstädten häufig wesentlich besser und reichhaltiger ist als in ländlichen Gebieten.[1] Damit wird in gewisser Weise gegen die interlokale Chancengleichheit[2] der Auszubildenden verstoßen. Die Ungleichheit beginnt bereits bei den räumlich bedingten und sehr unterschiedlichen Voraussetzungen für den Besuch der Berufsschule. Es bedarf auch keiner weiteren Erörterung, daß Umwelteinflüsse einerseits und schulische Vorbildung andererseits die Aufnahmefähigkeit eines Menschen beeinflussen. So leuchtet ein, daß die einheimische Jugend in wirtschaftsschwachen Gebieten, soweit ihr noch keine mehrklassige Volksschulbildung geboten wird und sie ohnehin arm an kulturellen Einflüssen ist, in der Regel einer intensiveren Schulung bedürfen, um denselben Lerneffekt in den berufsbildenden Schulen zu erreichen, wie in der Großstadt.

Weiterhin sollte jedoch in Fördergebieten ebenso wie in der Großstadt das Lehrangebot neben der "rein fachtechnischen Ausbildung, die zweifellos die eigentliche Grundlage darstellt,

---

1) Vgl.: Strukturpolitik in Bayern, Denkschrift der Arbeitsgemeinschaft der Bayerischen Industrie- und Handelskammern an die Bayerische Staatsregierung anläßlich der Begegnung am 11. Februar 1969, S. 22.

2) Vgl. SCHORB, A.O.: a.a.O., S. 10.

besonders die kaufmännische Schulung"[1] mit einschließen. Diese Notwendigkeit ergibt sich schon im Hinblick auf die in ländlichen Räumen besonders geförderten Mittel- und Kleinbetriebe. Diese haben aufgrund ihrer meist noch traditionellen Betriebsorganisation besondere Schwierigkeiten mit der Anpassung an die für sie oft unüberschaubaren Verfahren der wirtschaftlichen und betrieblichen Verwaltungsapparatur.[2] Zur Bewältigung der berufsbezogenen Ausbildungsaufgaben bedarf es daher zahlenmäßig ausreichender fachlich und pädagogisch gut ausgebildeter Lehrkräfte. Daß bei einer optimalen Gestaltung des Einzugsgebietes von gewerblichen Berufsschulen in wirtschaftsschwächeren und ländlichen Gebieten infolge der noch beschränkten Nachfrage eine Disparität zwischen schulischem Angebot und Teilnehmerzahl besteht, dürfte unvermeidbar sein. Als Folge kommt es in einigen Gebieten zu einer Konzentration der Schulen auf einige wenige Orte, allerdings mit steigender Klassenzahl. So hat sich im Unteren Bayerischen Wald beispielsweise im Zeitraum von 1958/59 - 1967/68 die Anzahl der Lehrstätten (einschließlich Neben- und Außenstellen) von sieben auf vier verringert. Die Klassenzahl hat sich von 176 auf 250 erhöht.[3] Daß diese Maßnahme organisatorisch gerechtfertigt erscheint, steht außer Zweifel, fraglich jedoch ist, ob mit steigender Entfernung zum Wohnsitz dem gegenwärtigen oder potentiellen Bedarf Rechnung getragen wird.

Eine von GEIPEL für den Raum Gießen durchgeführte Untersuchung

---

1) AENGENENDT-PAPESCH, R.: Die Funktionen der Klein- und Mittelbetriebe in der wettbewerblichen Marktwirtschaft, Abhandlungen zur Mittelstandsforschung, Hrsg. Institut für Mittelstandsforschung, Köln und Opladen 1962, S. 93.

2) Ebenda S. 93.

3) Vgl.: Raumordnungsplan "Unterer Bayerischer Wald", Vorentwurf 1969 der Regierung von Niederbayern - Bezirksplanungsstelle, S. 189.

über das Bildungsverhalten der Bevölkerung stellt heraus, daß sich mit zunehmender Entfernung zur Bildungsstätte vom Standort das Bildungsangebot ..."durch höhere Begabung und stärkere Motivation ausgeglichen"[1] werden muß. Wenn dieses Ergebnis auch nur mit Einschränkungen auf die Berufsschüler zu übertragen ist, so kann doch unterstellt werden, daß auch ein Standortwechsel der Berufsschule die Bildungswilligkeit beeinflussen dürfte und die Zahl der Lehrlinge sich zugunsten des örtlichen oder überörtlichen Hilfsarbeiterpotentials verringern würde. Zu berücksichtigen sind auch die immer noch recht verbreiteten Vorbehalte der Landwirte gegenüber schulischer Fortbildung, die sich sogar auf die Landwirtschaftsschulen selbst beziehen.[2] Sie sind darin begründet, daß die für schulische Zwecke aufgewendete Zeit der Landwirtschaftsarbeit entgeht. Diese Vorbehalte dürften sich noch verstärken, wenn es sich um eine Ausbildung im nichtlandwirtschaftlichen Bereich handelt. Ausbildungsgänge werden im übrigen schon deshalb nicht hoch eingeschätzt, weil diese abgesehen vom Zeitaufwand zunächst mit einem geringeren Verdienst verbunden sind.

Ferner ist festzustellen, daß bestimmte Jugendliche, wenn sie schon einen ausbildungsbedingten Zeitaufwand und Arbeitskraftausfall im elterlichen Betrieb inkaufnehmen, von vornherein weiterführenden höheren Schulen zustreben. Wenngleich diese Entwicklung begrüßenswert erscheint, so erhebt sich doch die Frage, ob diese Art der Schulung der Entwicklung des Gebietes auch kurzfristig den größten Nutzen bringt, da ansiedelnde

---

1) GEIPEL, R.: Die räumliche Differenzierung des Bildungsverhaltens, in: Bildungsplanung und Raumordnung, a.a.O. S. 52.

2) Vgl. BREYER, F.: Die Wochenendpendler im Bayerischen und östlichen Oberpfälzer Wald, WGI, Berichte zur Regionalforschung, Hrsg. Ruppert, K., München 1970, S. 54.

Unternehmen neben einem Hilfsarbeiterstamm ein wenigstens in geringem Umfang ausgebildetes Personal voraussetzen. Daß diese Forderung nicht durch eine steigende Anzahl der Oberschüler, deren Arbeitseintritt in einen ortsansässigen Betrieb zu einem sehr späten Zeitpunkt und damit überhaupt in Frage gestellt ist, erfüllt werden kann, liegt auf der Hand.

Im Sinne einer stärkeren Bildungsmotivation gilt es daher, die Schulungseinrichtungen durch örtliche Aufteilung leichter zugängig zu machen, auch wenn einer relativ großen Lehrerzahl anfänglich noch eine geringe Schülerzahl gegenübersteht. Die raumordnerisch erwünschte Lösung dürfte jedoch kaum zu erreichen sein, solange raumordnerische Zielsetzungen an kommunale Grenzen stoßen, d.h. "Lehrkräfte, die im Dienst von Kommunen oder Kommunalverbänden stehen, ... nicht den im gesamten Lande auftretenden Bedürfnissen entsprechend versetzbar sind".[1] Es erscheint somit zweifelhaft, ob sich durch freiwillige Zusammenschlüsse von Berufsschulen und durch Fachsprengelbildung die Situation für die entlegeneren Versorgungsgebiete allein bessern läßt. Gemäß dem Vorschlag der Arbeitsgemeinschaft der Bayerischen Industrie- und Handelskammern liegt die wirkungsvollere Lösung in einer Neuorganisation des Berufsschulwesens, wodurch "der Staat als Dienstherr der Berufsschullehrkräfte" fungiert.[2] Dies würde zwar eine Änderung der gesamten Berufsschulorganisation und eine entsprechende Gesetzgebung voraussetzen, hätte jedoch zur Folge, daß auf diese Weise raumordnerischen Gesichtspunkten mehr Rechnung getragen wird. Dabei ist der Einsatz wie die Kapazität des Lehrpersonals nicht an der gegenwärtigen Schüleranzahl, sondern

---

1) Strukturpolitik in Bayern, Denkschrift der Arbeitsgemeinschaft der Bayerischen Industrie- und Handelskammern, a.a.O. S. 22

2) Ebenda S. 22

zukunftsorientiert an der einem Gebiet zugedachten Entwicklung auszurichten.

Wenn auch die Berufsschulbildung in ihrer Eigenart als berufsbegleitende Ausbildung in Abhängigkeit steht zur industriellen Durchsetzung eines Gebietes,[1] so gehört sie andererseits auch zur gebietswirtschaftlichen Grundausstattung, wie beispielsweise die Verkehrsbedingungen, die als Vorausleistung gegeben sein müssen, um gleichzeitig als Anreizmittel für die angestrebte industrielle Entwicklung dieser Gebiete zu wirken.

Sonderformen der Berufsschulen, die sich ebenfalls auf die Dualität von Schule und Betrieb stützen, stellen die Berufsaufbauschulen (Aufbaulehrgänge) dar, die für "befähigte Volksschulabsolventen eingerichtet sind, die in einer Berufslehre oder einer Praktikantenausbildung stehen"... damit ihnen Gelegenheit gegeben wird, sich ..."auf die Übernahme gehobener Aufgaben im Berufsleben vorzubereiten und den Eintritt in Ingenieurschulen oder vergleichbare andere weiterführende Bildungseinrichtungen" zu erleichtern. "Voraussetzungen für den Besuch der Aufbaulehrgänge" ist "die erfolgreiche Teilnahme am Berufsschulunterricht (mindestens 1/2 Jahr, gute Beurteilung durch den Lehrherrn),".[2] Berücksichtigt man, daß in strukturschwachen Gebieten schon der Volksschulunterricht durch das dort noch oft vorhandene Einklassensystem die Qualität der schulischen Ausbildung und damit das Fundament der Berufsbildung negativ beeinflußt,[3] so erscheint die Annahme gerechtfertigt, daß die Berufsaufbauschule, die neben der berufsbezogenen theoretischen

---

1) Vgl. BREYER, F.: a.a.O. S. 54.

2) KNOLL, J.F.: Aufbau und Struktur des deutschen Bildungswesens, Eine Schriftenreihe für Erziehung und Unterricht in der Schule, für Recht und Verwaltung, Soziaologie und Wirtschaft des Bildungswesens, a.a.O. S. 50 - 51.

3) Ebenda S. 51.

Ausbildung das Allgemeinwissen insbesondere in den Grundfächern wie Deutsch und Rechnen intensiviert, befähigten Schülern die Gelegenheit gibt, die Mängel in der Grundausbildung zu beheben. Der Beweis für diese Hypothese kann mit Zahlenangaben über den Besuch der Berufsaufbauschulen im Unteren Bayerischen Wald angetreten werden. So stieg nach achtjährigem Bestehen der Berufsaufbauschule in Passau die Gesamtzahl der Schüler von 96 im Jahre 1961 auf 206 im Jahre 1969.[1] Das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von ca. 6 %. Offensichtlich läßt sich das Bildungsinteresse auf die stetig steigende Industrialisierung dieses Raumes und den damit verbundenen gesteigerten Anforderungen der Unternehmen an die Arbeitsqualität zurückführen.

Diesem Tatbestand soll nicht zuletzt aus raumordnerischen Gesichtspunkten dadurch Rechnung getragen werden, daß geplant ist, in diesem Gebiet die Berufsschulen verstärkt durch Aufbaulehrgänge zu ergänzen. Der Vorteil dieser Ausbildungsart ist darin zu sehen, daß einmal den anzusiedelnden Industriebetrieben qualifizierte Arbeitskräfte zur Verfügung gestellt werden, zum anderen, daß ein Ausbildungsgang angeboten wird, der den Weg zu einer höheren Bildung etwa an einer Fachschule bzw. Fachoberschule[2] nicht versperrt, sofern es das Fortkommen in der anzusiedelnden Industrie geboten erscheinen läßt.

Die Berufsfachschule ist von den Berufsschulen und Berufsaufbauschulen streng zu unterscheiden, da es sich bei ihr um eine Vollzeitschule handelt, die nach dem Abschluß der Volksschule

---

1) Vgl. Raumordnungsplan Unterer Bayerischer Wald, Vorentwurf August 1969, Hrsg. Regierung von Niederbayern - Bezirksplanungsstelle, S. 190.

2) Vgl. auch BARBARINO, O.: Bildungs- und Hochschulpolitik aus volks- und finanzwirtschaftlicher Sicht, Hrsg. Die politische Information, München 1971.

auf die Dauer von 2 - 2 1/2 Jahren besucht werden kann. In diesem Zusammenhang sei wieder auf die Erfahrung im Unteren Bayerischen Wald hingewiesen, wo im Jahre 1969 eine Wirtschafts- und Handelsschule in Passau mit 644 Schülern sowie zwei Handelsschulen für Mädchen mit 280 und 314 Schülerinnen bestanden.[1] Diese Art von Schulen dient einmal der Vertiefung der Allgemeinbildung sowie der Vorbildung auf den Beruf und stellt mit ihrer mittelfristigen Ausbildungsdauer ebenfalls eine noch relativ schnell wirksame Methode der Qualitätsbeeinflussung der Arbeitskraft dar. Wenn man davon ausgeht, daß die Schüler der Volks- und Realschulen, die auch als die potentiellen Fachschüler gelten können, im Unteren Bayerischen Wald in Vergleichsjahren fast das 10fache[2] der Fachschüler ausmachen, so ergibt sich die Frage, ob in Anbetracht der geschilderten Bedeutung dieser Schulen ihr Ausbildungsangebot sowohl nach ihrer Größenordnung als auch nach ihrer fachlichen Breite für das Bezugsgebiet nicht zu knapp angesetzt ist.

Weitere Ausbildungsgänge, die es bisher ermöglicht haben, in einer mittel- bis längerfristigen Dauer die unternehmerischen Anforderungen durch ein "breites Reservoir von theoretisch versierten Praktikern"[3] zu befriedigen, werden an den Fach- oder höheren Fachschulen angeboten, deren Prototyp lange Zeit die höheren technischen Lehranstalten bildeten. Diese Ausbildungsstätten konnten nach Erlangung der mittleren Reife und zwei-

---

1) Vgl. "Raumordnungsbericht Unterer Bayerischer Wald" a.a.O. S. 190.

2) Vgl. ebenda S. 179 und 183. Der Prozentsatz ist errechnet aufgrund tabellarischer Aufstellungen der Volksschüler des Schuljahres 1968/1969 und der Realschüler des Schuljahres 1967/1968. Ein für beide Schülergruppen einheitliches Vergleichsjahr ist nicht zu ermitteln, die Zahlenabweichung dürfte jedoch nicht allzu erheblich sein.

3) KNOLL, J.H.: a.a.O. S. 53.

jähriger Berufserfahrung oder nach abgeschlossener Berufsausbildung noch nach dem 18. Lebensjahr besucht werden. Nach Abschluß dieser Schulen wiederum bietet sich die Gelegenheit, aufgrund der dort erworbenen fachgebundenen Hochschulreife sogar ein fachverwandtes Studium an einer Hochschule fortzusetzen.[1] Bisher kamen aus diesen Schulen rund 50 % der in der Wirtschaft tätigen Ingenieure,[2] die den Arbeitskräftebedarf für die mittlere Führungsschicht deckten. Ein großer Vorteil dieser Schulen bestand darin, daß ihr Besuch erst nach einem Kontakt mit der Praxis möglich war, so daß bei Schuleintritt einerseits die berufliche Eignung in gewissem Sinne schon unter Beweis gestellt wurde, andererseits der Entschluß zu einer Weiterbildung besser an dem wirtschaftlichen Bedarf orientiert, das heißt die Rentabilität der Bildungsinvestition hinsichtlich Zeit und Kosten von Seiten des Erwerbstätigen genauer eingeschätzt werden konnte. Diese Argumente dürften auch für eine besondere Wirksamkeit dieser Bildungsmaßnahme unter raumordnerischen Aspekten in wirtschaftsschwächeren Gebieten sprechen. Bei den dort erst in der Entwicklung befindlichen Betrieben besteht zunächst nur ein geringer Bedarf an hochqualifizierten Kräften, ein größerer jedoch an praktisch und theoretisch gebildetem Personal. Das gilt sowohl für die stark spezialisierten Massenartikelhersteller als auch für Mittel- und Kleinbetriebe, denen beispielsweise Fachschulingenieure oder graduierte Betriebswirte hinsichtlich der qualitativen Anforderungen durchaus entsprechen würden.

Ein weiterer Vorteil dieses Schultyps liegt darin, daß er sich

---

1) Vgl. SKALA, F.: Didaktische und schulorganisatorische Probleme im Stufenaufbau des beruflichen Schulwesens, in: Raumordnung und Bildungsplanung, Eine Voruntersuchung, Dargestellt am Modell der Planungsregion Kassel, Max Traeger Stiftung Forschungsberichte Bd. 6, Hrsg. Preissler, G. u.a., Frankfurt/M. 1968, S. 217.

2) Vgl. "Strukturpolitik in Bayern", Denkschrift der Industrie- und Handelskammern, a.a.O. S. 23.

der in einem Gebiet vorherrschenden Bildungsmotivation in gewisser Weise anzupassen vermag. Während bei dem üblichen Ausbildungsgang für einen hochqualifizierten Beruf der Ansatz hierzu bereits mit der Aufnahme in das Gymnasium gelegt werden muß, ermöglicht die Fachschule die Verschiebung der Entscheidung auf das 18. Lebensjahr. Gerade in ländlichen Gebieten, wo die Verwurzelung mit dem elterlichen landwirtschaftlichen oder kleingewerblichen Betrieb mitbestimmend ist für die Schulausbildung und der Bildungswille häufig von dem Jugendlichen selbst auszugehen hat, bedeutet die Entscheidungsverschiebung in ein Stadium größeren Urteilsvermögens eine fast unersetzliche Chance, den ferneren beruflichen Werdegang noch zu einem späteren Zeitpunkt in andere als die zunächst vorbestimmten Bahnen zu lenken.

Dieser vom Standpunkt der Raumordnung als günstig zu beurteilenden Entwicklung für ansiedelnde Unternehmungen sowie für die Qualifikationsförderung der Arbeitnehmer könnten auch organisatorische Schwierigkeiten nicht allzu hemmend entgegenstehen. Die ohnehin in diesen Gebieten geförderten Berufsschulen bzw. Berufsaufbauschulen dürften in der Lage sein, die Voraussetzungen für entsprechend einzubauende Lehrgänge zu schaffen.[1)]

So vorteilhaft sich das bisherige Fachschulsystem in seiner Bedeutung als auch in seiner Durchführbarkeit für die wirtschaftlich weniger entwickelten Gebiete auswirken mag, umso problematischer erscheint in diesem Zusammenhang ihre Aufwertung in Fachhochschulen. Schon allein die finanziellen Aufwendungen, die zu der Einrichtung solcher Fachhochschulen notwendig

---

1) Vgl. "Strukturpolitik in Bayern", Denkschrift der Industrie- und Handelskammern, a.a.O. S. 23

sind, lassen erwarten, daß sie eher in finanzstarken Gemeinden und in wirtschaftsschwächeren Gebieten gefordert werden. Deshalb ist es fraglich, ob überhaupt und wann ein solcher Raum in der Lage ist, seine Arbeitskräfte in dieser Weise auszubilden.[1)]

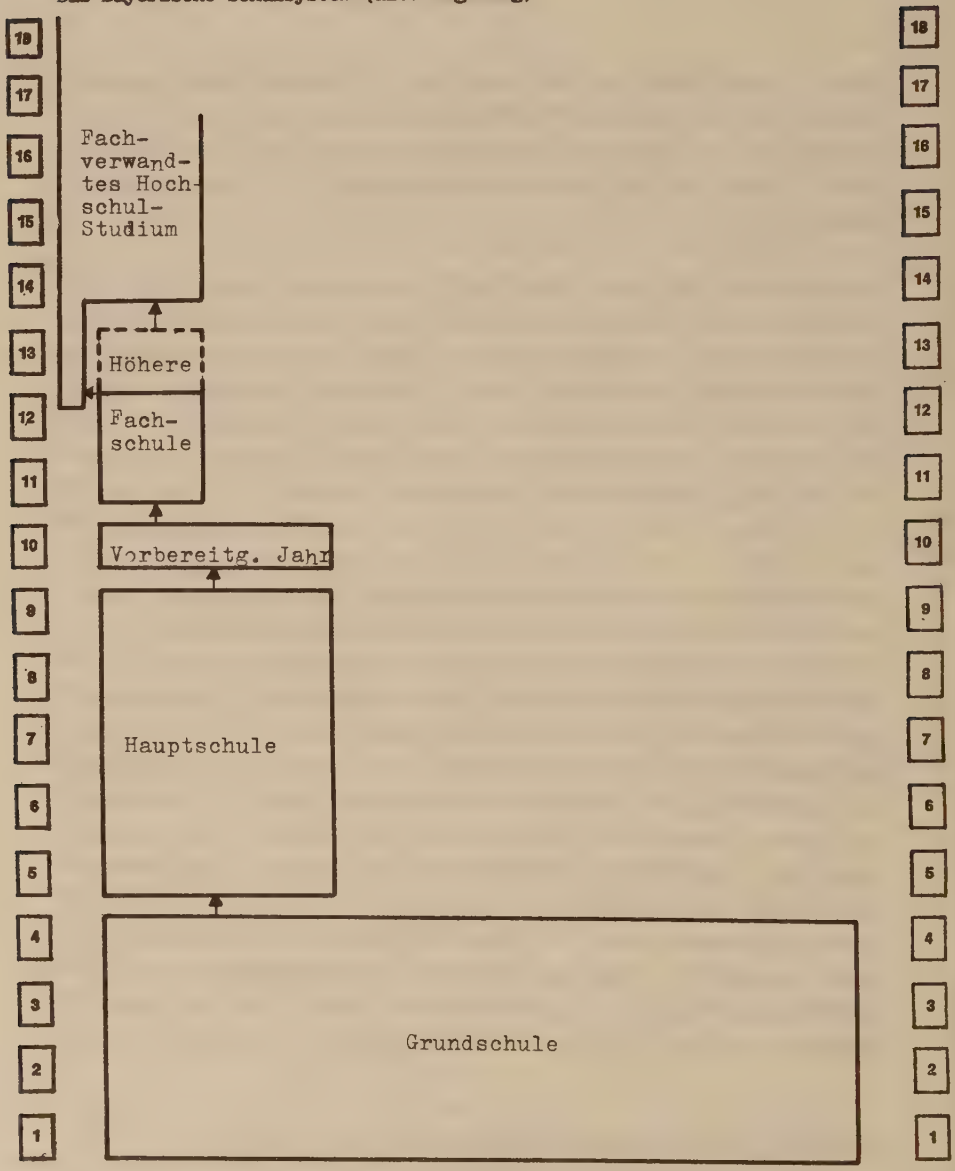
Den weiteren Nachteil bildet die verlängerte Ausbildungszeit im Hinblick auf den Berufseintritt der Erwerbspersonen. Übersicht Nr. 3 zeigt die Stufen auf, die bis zum Besuch der Fachhochschulen zu durchlaufen sind. Erst nach sechzehn Schuljahren hat demnach ein Fachhochschüler seine Ausbildung endgültig beendet, d.h. daß ein Absolvent der Fachhochschule einen ähnlich langen Bildungsweg zurückzulegen hat, der für ein durchschnittliches,relativ langes akademisches Studium erforderlich wäre. Eine Gegenüberstellung des Ausbildungsganges der bisherigen mit der neu konzipierten Fachschulausbildung läßt erkennen, daß sich diese durch eine fast zweijährige Schulzeitverlängerung unterscheidet. Die verlängerte Studienzeit ist insbesondere auf den einjährigen Fachoberschullehrgang und das einjährige Vorprüfungsjahr zur Erreichung der Fachhochschulreife zurückzuführen. Die endgültige Beendigung der Ausbildung kann unter Umständen noch weiter hinausgeschoben werden, wenn die nach Abschluß des Fachhochschulstudiums gegebene Möglichkeit, an einer Universität ein fachverwandtes oder sogar fachunabhängiges Studium weiterzubetreiben, in Anspruch genommen wird. In Einzelfällen und für besonders begabte Fachschüler mag das eine Chance zur Befriedigung höherer beruflicher Wünsche sein, auf einen großen Teil der Studenten bezogen, dürfte jedoch das Bildungsbemühen stark vom Gedanken

---

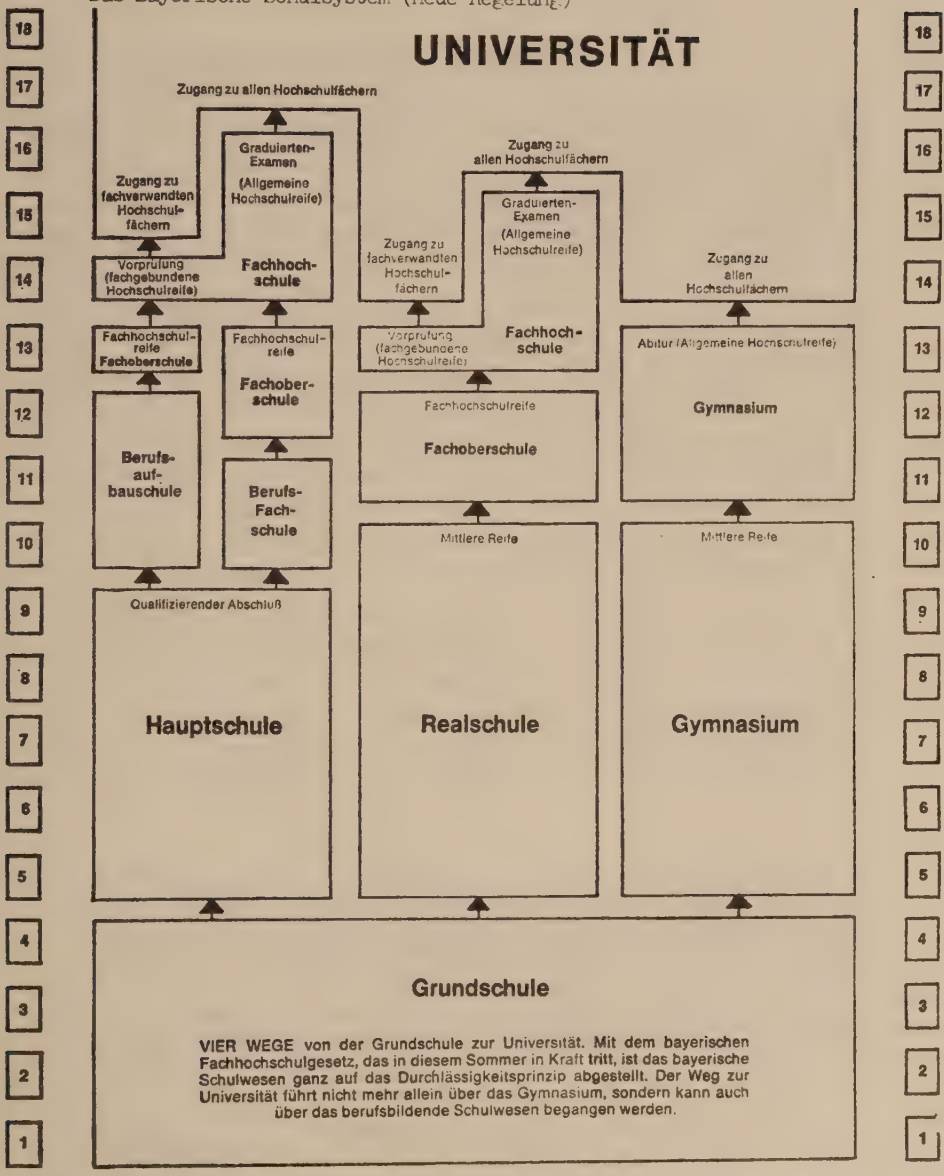
1) Mit dieser Problematik setzt sich BARBARINO (a.a.O.) kritisch auseinander. Er befürchtet, daß die Bildungstheoretiker am tatsächlichen Betriebsbedarf vorbeigehen. Auch BARBARINO übersieht bei seiner Kritik die raumökonomischen Aspekte nicht.

Darstellung Nr. 3

Das Bayerische Schulsystem (alte Regelung)



Das Bayerische Schulsystem (neue Regelung)



Quelle: REISER, R.: Hochschulreife für Volksschüler, in: Sonderbeilage der Süddeutschen Zeitung Nr. 119/120 vom 19.5.1971.

nach Sozialprestige durchdrungen sein.[1)]

Durch die Neuorientierung der Fachschulbildung verstärkt sich die Zahl der Hochschulanwärter noch um diejenigen, die die Fachhochschulen als Zwischenstation betrachten. In Zukunft wird demnach ein Überangebot an Universitäts-und Fachhochschulabsolventen bestehen, deren Ausbildung anzunehmenderweise durch die stärkere Trennung vom Beruf einen erhöhten theoretischen Einschlag erfährt, während es an berufsbezogen ausgebildeten Fachkräften fehlen dürfte.[2)] Diese Mangelerscheinung hätte ihre negative Auswirkung auch in besonderer Weise für die ländlichen Gebiete, deren Wirtschaftsstruktur vorwiegend durch Mittel- und Kleinbetriebe gekennzeichnet ist und für die das Qualifikationsniveau der Fachschulabsolventen mit ihren Kenntnissen angemessen erscheint. Ferner wird sich infolge des Angebots- und Nachfrageverhältnisses der Preis für diese Arbeitskräfte mit ihrer zunehmenden Verknappung einerseits und aufgrund der starken Absorbierung des Erwerbspotentials durch die Schulen andererseits erheblich erhöhen.[3)] Nach einer Schätzung wird die bis 1985 zu erwartende demographisch bedingte Zunahme der Erwerbspersonen durch die Bildungseinrichtungen "nahezu vollständig"[4)] absorbiert.

---

1) Vgl. NIEMEIER, H.-G.: Bildungs- und Raumordnungspolitik in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit, in: Bildungsplanung und Raumordnung, Referate und Diskussionsbemerkungen anläßlich der Wissenschaftlichen Plenarsitzung der Akademie für Raumforschung und Handelsplanung 1970 in Hamburg, S. 66.

2) Vgl. FALLER, P.: Zur Problematik der investitionstheoretischen Rechtfertigung von Bildungsausgaben, in: Wirtschaftsdienst Jg. 51, Heft 7, Juli 1971, S. 366.

3) Vgl. NIEMEIER, H.-G.: a.a.O. S. 65 - 66.

4) REGLING, H.: Bildungsplanung auf dem Prüfstand, in: Wirtschaftsdienst Jg. 51, Heft 7, Juli 1971, S. 371.

Daran wird deutlich, daß Bildungswerbung nicht allein isoliert durchgeführt werden kann und sich ein raumordnerischer Eingriff nicht allein auf die Standortfrage der Bildungseinrichtungen von ihrer technischen Durchführbarkeit her beschränken darf. Vielmehr ist dieses Problem vornehmlich im Zusammenhang mit der gegenwärtigen und zukünftigen Bedarfsstruktur und unter Berücksichtigung der sowohl sachlichen, wirtschaftlichen als auch der gesellschaftlichen und sozialen Faktoren zu sehen.[1] Für die wirtschaftsschwächeren Gebiete würde dies im Hinblick auf den bildungsorientierten Mitteleinsatz bedeuten, daß vornehmlich Bildungseinrichtungen gefördert werden müßten, die geeignet sind, das Erwerbspotential in einer angemessenen Ausbildungsdauer entwicklungsfähigen Berufen zuzuführen.

c) Langfristige Einwirkungsmöglichkeiten

Das allgemeine Schulwesen wird im Gegensatz zu der berufsbezogenen Ausbildung hier unter dem Aspekt des Eintritts seiner Schüler in den industriellen Arbeitsprozeß als grundsätzlich langfristig wirksame Beeinflussungsmöglichkeit auf die menschliche Arbeitskraft verstanden.[2] Hierzu gehören die Grund- und Hauptschulen, die Oberschulen (Realschulen und Gymnasien) und als höchste Ausbildungsstufe die Hochschule.

In diesem Zusammenhang kommt es lediglich darauf an, die bildungs- und bildungsökonomische Zielsetzung des allgemeinen

---

1) Vgl. MIKAT, P.: Bildung in der Industriegesellschaft, in: Bildung und Ausbildung in der Industriegesellschaft, Hrsg. Duvernell, H., Internationale Tagung der Sozialakademie Dortmund, Berlin 1967, S. 16.

2) Vgl. so auch v. BECKERATH, G.: Bildung und Ausbildung aus der Sicht des Arbeitgebers, in: Bildung und Ausbildung in der Industriegesellschaft, Internationale Tagung der Sozialakademie Dortmund, Berlin 1967, S. 159.

Schulwesens unter dem Gesichtspunkt der Wirkungsmöglichkeit auf die Qualität des Produktionsfaktors Arbeit zu betrachten. Dabei ist in erster Linie von der Grund- und Hauptschulbildung auszugehen, die in diesen Gebieten zwar im wesentlichen gewährleistet ist, jedoch in unterschiedlicher Zugängigkeit und auch in unterschiedlicher Intensität. Während die Lösung hinsichtlich einer Verminderung der Raumüberwindungsschwierigkeiten in relativ kurzer Zeit durch geeignete Verkehrsmittel herbeigeführt werden könnte, ist bei dem Aus- und Aufbau des Lehrangebotes und bei der Besetzung der Schulen mit ausreichendem Lehrpersonal in Anbetracht des allgemeinen Lehrermangels mit einigen Widerständen zu rechnen. Als Beweis hierfür ist das in ländlichen Gebieten immer noch, wenn auch mit rückläufiger Tendenz vorzufindende ein- oder zweiklassige Volksschulsystem anzusehen.[1)] Abgesehen von der Lern- und Lehreffizienz eines solchen Unterrichts erhebt sich die Frage, ob Kinder aus Räumen, in denen sie sowohl vom Elternhaus als auch von ihrer weiteren Umwelt her wenig Anregungen ausgesetzt sind, nicht eine intensivere schulische Ausbildung und Betreuung zu erwarten haben als beispielsweise die Großstadtkinder. Hinzu kommt, daß grade in diesen Gebieten noch eine Bildungsneigung vorherrscht, die über die Ausbildung an der Volksschule nicht hinausreicht, so daß diese oft die einzige Grundlage für die berufliche Tätigkeit bildet. Die geringe Ausbildung in diesen Gebieten steht heute noch vielfach im Gegensatz zu den Anforderungen, die die moderne Arbeitswelt an die Qualität der Arbeitskräfte stellt. Es wäre daher nicht verwunderlich, wenn ansiedelnde Unternehmungen diesem Faktum mit Vorbehalten gegenüber stünden, auch wenn sie aufgrund ihres Produktionsprozesses "nur die selbstverständlichsten Voraussetzungen der elementaren Fertigkeiten

---

1) Vgl. KNOLL, J.H.: a.a.O. S. 12.

des Lesens, Schreibens und Rechnens gelernt und eingeübt"[1] zu beanspruchen in der Lage sind.

Auch für die Jugendlichen, die nach der Grundschule an weiterführenden Schulen ausgebildet werden sollen, um später die höheren qualitativen Anforderungen des Produktionsfaktors Arbeit erfüllen zu können, dürfte durch eine mangelhafte Grundschulausbildung ein Nachteil erwachsen. Wenn in diesem Zusammenhang die soviel diskutierte Chancengleichheit im Bildungsangebot auch für die ländlichen Räume zum tragen kommen soll, so muß darunter wohl nicht allein die Chance verstanden werden, durch den Ausbau eines durchlässigen Schulsystems den Weg zu Fach- und Hochschulen zu ebnen, sondern auch in der Möglichkeit bestehen, in ein und demselben Schultyp - unabhängig von regionalen Grenzen - den gleichen Erfolg erzielen zu können. Die weiterführenden Schulen, die heute schon die Grundlage auch für viele berufsbezogene Ausbildungsgänge darstellen,[2] sollten daher auch ein Kernstück in der raumordnerischen Industrieansiedlungspolitik bilden. Während in Großstädten der Bedarf an qualifizierterem Personal in der Regel leichter zu decken ist, herrscht in wirtschaftsschwächeren Gebieten ein akuter Mangel an diesen Kräften. Daß diesem Bedürfnis am ehesten durch ein entsprechendes Bildungsangebot am Ort zu begegnen sein wird, berechtigt auch zu der Annahme einer geringeren Abwanderung der Auszubildenden nach ihrer Schulentlassung in die Ballungsräume. Gleichzeitig würde auch die Heranziehung von hochqualifizierteren Arbeitskräften, deren Kinder auf diese Weise eine bessere Ausbildungsmöglichkeit erhalten können, von geringeren Schwierigkeiten begleitet sein. Diesem Tatbestand wurde z.B. im Raum Passau durch acht

---

1) KNOLL, J.H.: a.a.O. S. 12.

2) Vgl. Übersicht Nr. 5, S.

Neugründungen im Gymnasialbereich bis zum Schuljahr 1969/70 Rechnung getragen, worauf sich die Schülerzahl seit dem Schuljahr 1964/65 um ca. 6000 Besucher[1] also um zwei Drittel erhöht hat.[2] Wenn auch diese Zahlen noch nichts darüber aussagen, ob und wann diese Schüler als qualifiziertere Arbeitskräfte dem anzusiedelnden oder bereits ansässigen Unternehmen zur Verfügung stehen, so ist daraus doch der Trend zu einer größeren Aufgeschlossenheit für persönliches und berufliches Fortkommen zu ersehen.

Die letzte Konsequenz dieser bildungspolitischen Maßnahme findet ihren Ausdruck in den Universitätsneugründungen im ländlichen Raum. Ihre Ausbildungsfunktion wird vorwiegend regionaler Art sein, so daß unter diesem Aspekt der Universitätseinzugsbereich für Studenten in einer Maximalentfernung von 60 km angesetzt werden kann.[3] Wenn man von der Feststellung ausgeht, daß die Mobilität der Studierenden heute gegenüber der Vorkriegszeit stark zurückgegangen ist,[4] so kann vermutet werden, daß ein höherer Prozentsatz Gymnasiasten seine Berufsausbildung an heimischen Universitäten wahrnimmt.

Von der Gründung dieser Bildungsstätte verspricht man sich abgesehen von einer verstärkten Bildungswerbung auch im ländlichen Raum eine Ausstrahlung auf das gesamte Wirtschaftsleben dieses Gebietes durch eine engere Zusammenarbeit zwischen Praxis und Forschung. Raumordnerische Bestrebungen hinsichtlich der Qualitätsverbesserung der Arbeitskraft werden dadurch berührt, daß anzunehmenderweise die Problematik abgeschwächt wird, die bei der Gewinnung und Rückgewinnung von qualifizierterem Nachwuchs heute noch in großem Ausmaß besteht.[5]

---

1) "Universität Passau", Zur Standortfrage, Hrsg. Kuratorium Universität Passau e.V. April 1970, S. 38 und 43.

2) Vgl. Bayerns Schulnetz wird dichter, Südd. Zeitung v.14.1.71, Nr. 12, S. 20. Nach dieser Aufzeichnung sind allein in Niederbayern im Jahre 11 weiterführende Schulen neu gegründet worden.

3) - 5) Universität Passau, a.a.O. S. 30 und 36

Die vorangegangenen Überlegungen lassen erkennen, daß Bildungspolitik durchaus ein probates Mittel der Raumordnung ist. Allerdings müssen die bildungspolitischen Maßnahmen zu den erforderlichen Finanz- und Sachinvestitionen wie auch zu den Investitionen geistigen Kapitals in einem angemessenen Verhältnis stehen, so daß ein Erfolg feststellbar ist, der sich im Wirtschaftsprozeß niederschlägt. Insoweit müssen den in den Bildungsstätten Ausgebildeten auch örtliche Arbeitsplätze zur Verfügung stehen, an denen die erworbenen Kenntnisse verwertet werden, so daß auf die wirtschaftliche Entwicklung neue Impulse ausgehen. Überlegungen,die zu einem Vergleich von Bildungsinvestitionen zum persönlichen, beruflichen und zum allgemein wirtschaftlichen Erfolg führen, sind Gegenstand der Bildungsökonomie. Diese kann jedoch nicht isoliert betrachtet werden, sondern muß stets im Zusammenhang mit Raumordnungsmaßnahmen gesehen werden, die auch einen regionalen Wirtschaftsförderungsprozeß zur Folge haben.[1)] Aus diesem Grund sind die bildungspolitischen Maßnahmen dahingehend zu differenzieren, daß der Ausfall der menschlichen Arbeitskraft im Produktionsprozeß während der Ausbildungszeit zu den späteren Erwerbsmöglichkeiten in den erlernten Berufen in einem angemessenen Verhältnis steht, wobei die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten eines Wirtschaftsraumes zu berücksichtigen sind.

In wirtschaftsschwachen Gebieten müssen daher die Bildungsmaßnahmen an die Anforderungen der Unternehmungen hinsichtlich der Arbeitsqualität angepaßt werden, die es anzusiedeln gilt. Mit

---

1) Vgl. OETTLE, K.: Diskussionsbeitrag in: Bildungsplanung und Raumordnung, Referate und Diskussionsbemerkungen anläßlich der Wissenschaftlichen Plenarsitzung der Akademie für Raumforschung und Landesplanung 1970 in Hamburg, Bd. 61 der Veröffentlichungen der Akademie für Raumordnung und Landesplanung Hannover 1971, S. 90.

anderen Worten: die Komplementärfunktion, die von einer Industrialisierung ausgeht, muß erfüllt sein. Gerade in Gebieten, über deren wirtschaftliche Zukunft noch keine endgültigen Plandaten vorliegen, erscheint es daher angezeigt, vorwiegend solche Maßnahmen einzuleiten, die an einem konkret bestimmbaren Bedarf anknüpfen. Insoweit kommt berufsbildenden und -begleitenden Maßnahmen ein höheres Gewicht zu als breitangelegten Bildungsmaßnahmen, weil dadurch auch der Abwanderung geistigen Kapitals in strukturstarke Räume entgegengewirkt wird.[1)]

Die Notwendigkeit zur Verbesserung der Ausbildungsmöglichkeiten erwächst aber auch daraus, daß neuerdings auf dem Arbeitsmarkt der strukturschwachen Gebiete nicht mehr so sehr die Quantität als vielmehr die Qualität der Arbeitskräfte gesucht wird. Diese Hypothese wird dadurch gestützt, daß bei Untersuchungen über die Ansiedlungsgründe für verlagerte Betriebsstätten bzw. neu errichtete Unternehmungen der Standortfaktor Arbeit im Jahre 1968 gegenüber 1964 nicht mehr dominiert und zugunsten der Beschaffungsmöglichkeit von Betriebsraum zurücktritt.[2)] Langfristig betrachtet wird mithin das qualitative Niveau der Arbeitskräfte, deren Merkmale mit zu den "Impulsen für das Steigen oder Fallen der Grenzleistungsfähigkeit des Kapitals"[3)] zählen, in ihrem raumbezogenen Ausbildungsstand als eines der vornehmlichsten Entwicklungspotentiale eines Raumes anzusehen sein.

---

1) Vgl. OETTLE, K.: a.a.O. S. 90.

2) Vgl. "Standortwahl der Industriebetriebe" in der Bundesrepublik Deutschland, Verlagerte, neuerrichtete und stillgelegte Industriebetriebe in den Jahren 1966 und 1967, Bearbeitet im Institut für Raumforschung,Hrsgeg. vom Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung, Bonn 1968, S. 31.

3) SCHMIDT, H.: Räumliche Wirkung der Investitionen im Industrialisierungsprozeß, Köln und Opladen, S. 91.

IV. Die Preisbildung auf dem Arbeitsmarkt

1. Allgemeine Grundlagen der Lohn- und Gehaltsfindung in Abhängigkeit vom Standort

Das Entgelt, das das Personal für die geleistete Arbeit erhält, bezeichnet man bei den Arbeitern als Lohn, bei den Angestellten als Gehalt. Das Arbeitsentgelt ist für den unselbständig arbeitenden in der Regel einzige, zumindest hauptsächliche Einkommensquelle. Für die Unternehmung ist das Arbeitsentgelt Kapitaleinsatz.

Bei den Verhandlungen über die Lohnhöhe wird die Sonderstellung der Arbeitsmärkte gegenüber den Geld- und Warenmärkten deutlich. Stimmt nämlich das angebotene Gehalt bzw. der in Aussicht gestellte Lohn nicht mit den Vorstellungen des Beschäftigungssuchenden überein, so kann er sein Angebot zur Verwertung seiner Arbeitskraft meist nicht zurückhalten, da er in der Regel über keine anderweitigen Einkommensquellen verfügt. Hinzu kommt, daß das Arbeitspotential räumlich begrenzt ist (Immobilität der Arbeitskraft). Die im Zuge von Verhandlungen ermittelten Lohn- und Gehaltssätze finden meist keine rationale Begründung, da sich "begreifliche Forderungen des Arbeiters (Anerkennung der von ihm erbrachten menschlichen Leistung) und des Unternehmers (Bewertung nach dem produktiven Beitrag des Arbeiters) mit Motiven 'mischen', von denen die Beteiligten keine rechte Vorstellung haben: Liquiditätssorgen, bestimmte Folgen von Investitionen, Verbrauchsschwankungen und geldpolitische Entwicklungen".[1] Es zeigt sich somit, daß Verhandlungen über Arbeitsentgelte nicht unter dem Preisaspekt geführt werden

---

1) LOHMANN, M.: Einführung in die Betriebswirtschaftslehre, 4. Aufl. Tübingen 1964, S. 143.

können, der in Geld- und Warenmärkten durchaus üblich ist, da hier Probleme der Einkommensverteilung zur Debatte stehen, für deren Beurteilung nicht allein wirtschaftliche Maßstäbe herangezogen werden können.

Bei der Findung des Arbeitsentgelts sind neben sachlichen vor allem soziale Momente maßgebend. Ohne in diesem Zusammenhang näher auf die Lohnfindungsproblematik eingehen zu wollen, können die sachlichen Lohnfaktoren in quantitative und qualitative zusammengefaßt werden. Die Menge der angebotenen Arbeitskräfte hängt im wesentlichen von der Konjunkturlage ab. Aber auch regionale Unterschiede können ausschlaggebend sein. Wie auf allen anderen Märkten wird ein großes Angebot an Arbeitskräften die Tendenz niedrigere Lohn- und Gehaltssätze fordern und vice versa.

Die qualitativen lohnbildenden Merkmale können in folgender Katalogisierung gesehen werden:
- Ausbildung und Berufserfahrung,
- Inhalt der zu verrichtenden Arbeit,
- Anforderungen an die Geschicklichkeit,
- Verantwortung gegenüber dem Betrieb und der Öffentlichkeit,
- Arbeitsbedingungen und
- Dauer und Rhythmus des Arbeitsvollzugs.

Dagegen sind im wesentlichen folgende Gesichtspunkte bei der Festsetzung des Arbeitsentgeltes zu berücksichtigen:
- Familienstand und Familienverhältnisse,
- Lebensalter und
- Dauer der Betriebszugehörigkeit.

Zu den Lohnkosten treten heute üblicherweise betriebliche Sozialaufwendungen, deren Ausmaß von der Stellung der Unternehmung auf dem Arbeitsmarkt sowie vom Gesetzgeber beeinflußt

wird.[1] Man unterscheidet deshalb zwischen freiwilligem und gesetzlichem betrieblichen Sozialaufwand. Zu den freiwilligen betrieblichen Maßnahmen gehören die betriebliche Alters-, Witwen- und Waisenversorgung, die Schaffung von Sozialeinrichtungen wie Werkswohnungen, Kindergärten, Werksbibliothek usw., die Regelung der betrieblichen Aus- und Fortbildung sowie Vereinbarungen über Pensionierungen und Entlassungen. Auch in der Gewinnbeteiligung kann eine gesetzliche Sozialmaßnahme gesehen werden.

Die Sozialordnung, die sich ein Betrieb gibt, ist maßgeblich für das weite Feld der zwischenmenschlichen Beziehungen (human relations). Ihre praktische Gestaltung hängt neben arbeitsmarktpolitischen Überlegungen von den regionalen und landsmannschaftlichen Gegebenheiten ab.

Grundsätzlich sind die Löhne innerhalb einer bestimmten Berufsgruppe durch Tarife fixiert, die von den Tarifpartnern, den Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften, ausgehandelt werden. Örtliche Lohnunterschiede sind durch besondere Regelungen in den sog. Regionaltarifverträgen fixiert.[2] Die tarifbedingten Lohndifferenzen sind im Hinblick auf die unterschiedlichen Lebenshaltungskosten durch entsprechende Ortsklassenzuschläge in Agglomerationsräumen festgelegt.[3] Darüber hinaus können Lohnabstufungen abhängig sein "von regionalen Industriestrukturen (vertikale sowie horizontale Struktur) und von den - in den

---

1) Vgl. HAX, K.: Betriebliche Altersversorgung als Instrument der betrieblichen Sozialpolitik, in: Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung, Neue Folge, 9. Jg. 1957, S.15-23.

2) Vgl. BUCHNER, H.: Möglichkeiten und Grenzen betriebsnaher Tarifpolitik (Teil I), in: Der Betrieb, 23. Jg. Heft 43, Okt. 1970, S. 2025.

3) Vgl. UEBE, W.: Industriestruktur und Standort, prognos studien, Beiträge zur angewandten Wirtschaftsforschung, Hrsg. Prognos AG in Basel, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1967. S. 50.

Zweigen und Regionen - jeweils vorherrschenden Betriebsgrößenklassen".[1] Durch diese Faktoren bedingt, ist im allgemeinen ein Verdienstgefälle festzustellen, das "einmal innerhalb eines bestimmten Wirtschaftsraumes von der Kernstadt oder vom zentralen Ort zu seinen ländlichen Randzonen, zum anderen von den industriellen Ballungsräumen zu den Agrarregionen und zu den - in der wirtschaftlichen Entwicklung - zurückgebliebenen Gebieten"[2] verläuft.

Weiterhin bestehen auch Lohnunterschiede in Form von außertariflichen Zuschlägen oder Abschlägen von Seiten der Unternehmungen. Nach BUCHNER ist zwar "ein Unterbieten der Tariflöhne durch Außenseiter angesichts des andauernden Arbeitskräftemangels kein aktuelles Problem mehr".[3] Das trifft in der Regel auch zu, Ausnahmen bilden jedoch Arbeitsverhältnisse in einigen Fördergebieten. Hierbei handelt es sich beispielsweise um Landstriche im Bayerischen Wald, wo "Lohnfortzahlung, Tariflöhne und Urlaubsgeld Fremdworte sind"[4] für einen großen Teil der dortigen Arbeitskräfte. Insoweit gilt heute noch das von WEBER entwickelte Theorem, das besagt, daß die Arbeitskraft der Produktionsfaktor sei, der überall zu einem unterschiedlichen Preis erhältlich ist.[5]

Unterschiede hinsichtlich der Kosten für die Arbeitskraft ergeben sich auch aus dem Erhebungsmodus der Lohnsummensteuer,

---

1) UEBE, W.: a.a.O. S. 50

2) Ebenda S. 50.

3) BUCHNER, H.:a.a.O. S. 2025.

4) PRAGAL, P.: Das Geschäft mit der Angst blüht, Die Arbeitnehmerorganisationen sehen sich in diesem gewerkschaftlichen Entwicklungsland großen Schwierigkeiten gegenüber, Süddeutsche Zeitung Nr. 103/104 vom 30.4./2.5.1971, S. 8.

5) Vgl. WEBER, A.: Über den Standort der Industrien, 1. Teil Reine Theorie des Standorts, Tübingen 1909, S. 98.

der eine gewisse standortbestimmende Wirkung zuzumessen ist. Diese bildet einen Teil der Gewerbesteuer, die von den Gemeinden erhoben wird. Ihre Einführung bedarf allerdings der Zustimmung der nach Landesrecht zuständigen Behörde (§ 6 Abs.2 GewStG). In der Praxis wird die Lohnsummensteuer unterschiedlich angewandt: So wurde in Nordrhein-Westfalen 317 Gemeinden die Erlaubnis zur Erhebung erteilt, während in Bayern nur drei Gemeinden die Steuer erheben dürfen; in Baden-Württemberg darf keine Gemeinde Lohnsummensteuer veranlagen.[1)]

2. Besonderheiten der Lohn- und Gehaltsfindung in schwachstrukturierten Gebieten

a) Quantitative Bestimmungsfaktoren

Die primären Gründe, die in wirtschaftsschwachen Räumen zu Abweichungen von dem üblichen Lohn- und Gehaltsniveau führen, sind in der für diese Gebiete charakteristischen Arbeitsmarktlage zu sehen. Diese ist bestimmt durch das Vorhandensein von partieller Arbeitslosigkeit und durch das meist völlig brachliegende weibliche Arbeitskräfteangebot. Diesem Erwerbspotential stehen zahlenmäßig nur geringe Arbeitsplätze am Ort gegenüber. Schon das wenig ausgeglichene Angebots- und Nachfrageverhältnis deutet darauf hin, daß die Tendenz zu einem gegenüber den Ballungsgebieten geringerem Lohnniveau besteht.

Diese Tatsache wird noch dadurch verstärkt, als einerseits ansiedelnde Unternehmen nicht immer den Arbeitgeberverbänden angehören und daher auch nicht verpflichtet sind, Tariflöhne zu

---

1) Vgl. RATH, K.: Die Belastung des Gewerbebetriebs durch Lohnsummensteuer, Der Rechts- und Steuerdienst, Heft 47, Köln 1965, S. 17.

zahlen, andererseits weil die Gewerkschaften aufgrund der Mentalität der einheimischen Bevölkerung nicht in der Lage sind, sich zu etablieren.[1] Als Folge davon ist eine Angleichung der Löhne an die allgemeinen Tariflöhne nicht überall gewährleistet.

Die geringen Lohnkosten verbunden mit der Möglichkeit, betriebliche Sozialleistungen einzusparen, können insbesondere für arbeitsintensive, im Hinblick auf Arbeitsqualität anspruchslose Unternehmen standortbegünstigend wirken. Diese Situation wird auch so lange gegeben sein, als die Nachfrage nach Arbeitsplätzen ihr Angebot übersteigt und gewerkschaftliches Bemühen sich als wirkungslos erweist. Erst mit zunehmender Verknappung der Arbeitskraft werden daher die Löhne im Zuge der unternehmerischen Abwerbungspolitik steigen. Die sich auf diese Weise verändernde Standortgunst hat zur Folge, daß sich in diesen Gebieten häufig Betriebe oder aus Standortspaltung hervorgegangene Filialbetriebe sowie Zweigbetriebe nach dem System der verlängerten Werkbank in Behelfsgebäuden niederlassen, die wegen ihrer geringen Kapitalintensität jederzeit aufgelöst werden können, wenn die Produktion wegen einer Verschlechterung der Arbeitsmarktlage für sie nicht mehr lohnend erscheint. Während diesen Betrieben, die von vornherein das Standortrisiko niedrig gehalten haben, durch die zeitlich begrenzte Wirkung des Standortfaktors Lohn keine allzu großen Verluste entstehen dürften, tragen Betriebe, die auf lange Sicht in Fördergebieten ansiedeln wollen, dieser Entwicklung stärker Rechnung. Ein Unternehmen, das auf Dauer lebensfähig bleiben will, muß seine Arbeitskräfte entsprechend entlohnen ebenso wie es sich dazu bereitfinden muß, freiwillige

---

1) Vgl. PRAGAL, P.: a.a.O. S. 8.

Sozialleistungen zu erbringen. Diese Leistungen der Unternehmen an ihre Mitarbeiter bilden eine Grundvoraussetzung für das Fortbestehen und die Sicherheit des Betriebes,[1] sowohl was die Leistungsfähigkeit und den Leistungswillen der Arbeiter selbst betrifft, als auch aus Gründen einer geringeren Anfälligkeit auf Abwerbungen bei verstärkter Industrialisierung.

Die Lohnhöhe der Arbeitskräfte entscheidet aber auch über die Wirtschaftskraft des Standortes selbst. Ein Unternehmen, das nicht für den Export produziert, ist ebenfalls auf die regionale Kaufkraft wie auf den durch die Kaufkraft ausgelösten Multiplikatoreffekt im Raum angewiesen. Insoweit ist nicht allein das gegenwärtige Lohnniveau, sondern auch die davon auf den Prozeßablauf ausgehenden stimulierenden Wirkungen entscheidend.

Diese Wirkungsmöglichkeiten zeigen deutlich den Zusammenhang zwischen Quantität der Arbeitskraft, Lohnniveau und Wirtschaftskraft einer Raumeinheit. Unter Anerkennung dieser Bedingtheiten werden daher auch alle einschlägigen Raumordnungsmaßnahmen auszuwählen sein, die letztlich darauf abgezielt sein müssen, das Angebot des Produktionsfaktors Arbeit zu beschränken, um dadurch das Lohnniveau zu heben. Dabei wird es jedoch nicht möglich sein, auf die einzelnen Faktoren direkt einzuwirken. Die Quantität der Arbeitskraft eines bestimmten Gebietes stellt ein Datum dar, das nur in gewissen Grenzen veränderbar ist. Eine Maßnahme, auch nur empfehlender Art, die darauf hinauslaufen würde, einen Teil der Kräfte zu veranlassen, Arbeitsplätze in Ballungsgebieten einzunehmen, würde zumindest jeder Dezentralisationsbestrebung der Raumordnung zu-

---

1) Vgl. FRANK, E.: Ein Element betrieblicher Sozialpolitik, in: Der Arbeitgeber, 20.Jg. Nr. 21/22, Nov. 1968. S. 598.

widerlaufen, ebenso wie eine Lohnerhöhung nicht von staatlicher Seite diktiert werden kann. Subventionen an die Arbeitskräfte kämen zwar einer Lohnerhöhung gleich, sind jedoch aufgrund ihrer geringen Wertschöpfungswirkung[1] als Dauereinrichtung ungeeignet.

Für die Entwicklung eines Raumes als wesentlich bedeutsamer anzusehen ist eine wertschöpfende Arbeitslosenfürsorge, worunter der Einsatz des sonst durch die Arbeitslosenfürsorge unterstützten Erwerbspotentials für Entwicklungsarbeiten, beispielsweise im Straßenbau, verstanden wird. Eine ähnliche Wirkung ist von der Vergabe von öffentlichen Aufträgen und der damit verbundenen Verringerung des Arbeitskräfteangebotes in diesen Gebieten zu erwarten.

Nicht zuletzt kommt es auf die Industrieansiedlungspolitik in diesen Räumen an, deren Zielsetzung sich jedoch nicht allein in der bloßen Anziehung von Betrieben erschöpfen darf. Vielmehr ist die Auswahl der Arbeitsstätten auf die Betriebe zu beschränken, die den Arbeitskräften eine einträgliche, dauerhafte Beschäftigung sichern und die dem Raum auch dann erhalten bleiben, wenn die Arbeitskosten das anfängliche Niveau übersteigen.

---

1) In dem "Untersuchungsbericht Stadt- und Landkreis Eichstätt", Hrsg. Arbeitsgemeinschaft Regionale Entwicklungsarbeit in Bayern, bearbeitet vom Rationalisierungskuratorium der Deutschen Wirtschaft, Landesgruppe Bayern, ist W. GUTHSMUTHS auf die Problematik der Wertschöpfung wie folgt eingegangen: "Eines der Hauptziele dieser Untersuchung war die Beibringung von Unterlagen zur Förderung der regionalen Produktivität. Hierunter wird die auf den Kopf der Bevölkerung bezogene Gesamtwertschöpfung des regional abgegrenzten Gebietes verstanden. Die Gesamtwertschöpfung ergibt sich schließlich aus der Summe der Wertschöpfungsbeiträge der einzelnen Wirtschaftsbereiche. Sie errechnet sich aus dem Marktwert der Bruttoproduktion, durch Abzug der sogenannten "Vorleistungen" anderer Wirtschaftszweige, der als Kosten verrechneten Steuern und der verschleißbedingten Abschreibung von Anlagen."

b) Qualitative Bestimmungsfaktoren

Die Qualität der Arbeitskraft ist letztlich bestimmend für den Erfolg der Unternehmung im Markt. Insoweit kann die Beschaffung von Arbeitskräften nicht ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Kosten, d.h. dem Kapitaleinsatz gesehen werden. Je nach der zu erbringenden Betriebsleistung werden an die Arbeitsqualität unterschiedliche Anforderungen gestellt. Das Qualitätsproblem ist für den Betrieb trotz aller Fortschritte auf dem Gebiet der Fertigungstechnik eine betriebswirtschaftliche Grundfrage. Ausweichen auf eine geringere Qualität und einen geringeren Kapitaleinsatz ist meist nicht ohne Qualitätsverschlechterung der Betriebsleistung möglich. Die Lage auf den Absatzmärkten der Unternehmungen ist dabei von ausschlaggebender Bedeutung.

In den wirtschaftsschwachen Gebieten ist ein großes Angebot an Arbeitskraft mit einem in bezug auf industrielle Tätigkeiten geringen Qualitätsniveau kennzeichnend. Eine Unternehmung, deren Marktprogramm hochqualifizierte Erzeugnisse umfaßt und damit Aussicht auf hohe Marktvergütungen hat, was wiederum hohe Lohnzahlungen ermöglicht, siedelt deshalb nur zögernd in strukturschwachen Gebieten an. Betriebe, die sich aufgrund der gegebenen Qualifikationsstruktur der dort ansässigen Arbeiter niederlassen, sind vornehmlich Betriebe mit Massenfertigung, die eine geringe Arbeitsqualität und eine entsprechend niedrige Entlohnung voraussetzen und die sich auf diese Weise einen Wettbewerbsvorsprung vor ihrenKonkurrenten in Ballungsräumen zu sichern trachten. Tatsächlich finden sich unter den in den wirtschaftlich schwachstrukturierten Gebieten neu angesiedelten Betrieben beispielsweise textil- und metallverarbeitende Wirtschaftszweige. Dabei handelt es sich um einfache Fertigungstechniken, die ohne größere fachliche Vorbildung bewältigt werden. Den Nachweis für diese Hypothese liefert die Verteilung

der Arbeitskräfte nach Branchen im Unteren Bayerischen Wald für das Jahr 1968. Die höchsten Beschäftigtenzahlen finden wir in neugegründeten Betrieben im metallverarbeitenden Gewerbe (ca. 22 %), in der Textilindustrie (ca. 21 %) und in der Elektroindustrie (ca. 13 %).[1] Das monatliche Durchschnittseinkommen aus abhängiger Arbeit (Löhne und Gehälter) lag zum Beispiel im 3. Quartal 1968 im Landkreis Parsberg/Opf. bei DM 570,--, während sich im gleichen Zeitraum das Durchschnittseinkommen für alle Landkreise in Bayern mit DM 790,-- berechnet. Bei aller Einschränkung, die hinsichtlich einer solchen Durchschnittsbetrachtung geltend gemacht werden kann, ist demnach eine Differenz von ca. DM 220,-- - das sind 28 % des Durchschnittseinkommens in allen bayerischen Landkreisen - bemerkenswert.[2]

Abgesehen von einigen Mangelberufen, die aufgrund der Knappheit der Arbeitskräfte in ihrer Berufsgruppe unverhältnismäßig hoch entlohnt werden und zum Teil auch umgekehrt, ist in der Regel das Lohnniveau gleichzeitig der Gradmesser auch für das Qualitätsniveau der Arbeitskräfte, so daß auch in Fördergebieten eine Aufwärtsentwicklung der Verdiensthöhe erst mit der Verbesserung des Ausbildungsstandes zu erwarten ist.Dieser Trend ist grundsätzlich damit zu begründen, daß höher qualifizierte Arbeitskräfte in der Lage sind,auch kompliziertere Arbeitsvorgänge zu übersehen und zu bewältigen und an anspruchsvolleren Arbeitsplätzen eingesetzt werden können, als das für weniger ausgebildete Mitarbeiter der Fall ist. Hiermit leisten sie auch einen höheren produktiven Beitrag zum Betriebsergebnis, woraus sich eine höhere Entlohnung ableitet, die nicht zuletzt auch

---

1) Vgl.:Raumordnungsbericht Unterer Bayerischer Wald, a.a.O. S. 91.

2) Vgl.: Bayern in Zahlen, Wichtige Zahlen der Regierungsbezirke, der kreisfreien Städte und der Landkreise in Bayern, 3. Quartal 1968, Beilage zu Bayern in Zahlen, Heft 2, Jg. 1969, S. 2 und 3.

ein Äquivalent darstellt für ihre erworbene teuere Ausbildung. Diese Überlegungen gelten jedoch nur insoweit, als auch die ihrem Qualitätsniveau entsprechenden anspruchsvolleren, vergleichsweise kapitalintensiveren Arbeitsplätze angeboten werden. Auf lange Sicht dürfte es auch das Ziel der Landesplanung sein, diese Unternehmungen, die insbesondere geeignet sind, die Wirtschaftskraft eines Gebietes zu heben, in den Förderungsgebieten anzusiedeln. Die Voraussetzungen hierfür werden durch die Ausbildungsmaßnahmen erfüllt, die schon eingehend untersucht worden sind.

Aus unseren Überlegungen geht hervor, daß zwar ein gesteigertes Qualitätsniveau der Arbeitskräfte die Wirtschaftskraft eines Gebietes belebt, daß dieses allein aber nicht ausreichen dürfte, sofern nicht Maßnahmen zur Verbesserung auch der anderen Infrastrukturelemente ergänzend Platz greifen. Wird nämlich darauf verzichtet, könnte der Fall eintreten, daß zunächst Betriebe angezogen werden, die lediglich das niedrige Lohnniveau ausnützen und dann abwandern, wenn infolge der durch bessere Ausbildung erzielten Löhne der ursprüngliche Standortvorteil nicht mehr gegeben ist. Rückläufige Konjunkturbewegungen sind dafür, wie Erfahrungen in industriell-gewerblich schwachstrukturierten Räumen wiederholt gezeigt haben, betriebswirtschaftspolitisch ein zuverlässiger Gradmesser.

B. Die Beschaffung von materiellen Produktionsfaktoren

Zu den materiellen Produktionsfaktoren der Unternehmung, die mit Hilfe des Kapitals zur Ausübung der von der Führungsinstanz gewählten Funktionskombination miteinander verschmolzen werden, zählen Betriebsmittel, Werkstoffe und im Markt erhältliche Dienstleistungen.

In diesem Zusammenhang sind die genannten Begriffe möglichst weit auszulegen. So werden unter Betriebsmitteln alle Anlagen (Gebäude und Betriebsareal einschließlich bestehender Erweiterungsmöglichkeiten), Maschinen und maschinelle Hilfsmittel verstanden, die dazu dienen, marktfähige Betriebsleistungen zu erstellen. Zu den Betriebsmitteln zählen somit auch Werkzeuge aller Art, wie z.B. Stanzen, Vorhaltungen, Schablonen, Werkstatteinrichtungen und bürotechnische Ausstattungen.

Zu den Werkstoffen gehören sämtliche Sachgüter, die zusätzlich zu den Betriebsmitteln zur Bereitstellung der Betriebsleistungen erforderlich sind. Die Notwendigkeit einer Abgrenzung von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ist vornehmlich darin zu sehen, daß die Rohstoffe im Zuge des Produktionsprozesses in die Betriebsleistung eingehen, während die Hilfs- und Betriebsstoffe keinen wesentlichen Bestandteil der Fertigprodukte bilden. Es handelt sich also um Güter, die während des Produktionsprozesses verbraucht werden, ohne selbst als Bestandteil in die Betriebsleistung einzugehen. Hierzu zählen Schmiermittel und Kühlsubstanzen, vor allem aber die Energie, Wasserver- und -entsorgung.[1)] Bei ausgefallenen Produktionszweigen kann das Wasser allerdings auch als Rohstoff gelten, z.B. bei der Getränkeindustrie.

Schließlich sind zur Erstellung der Betriebsleistungen neben den Betriebsmitteln noch eine Reihe von Dienstleistungen erforderlich, die der Handel und andere Dienstleistungsbetriebe wie z. B. Banken-, Verkehrs- und Versicherungsunternehmungen

---

1) Die Energieversorgung sowie die Wasserver- und -entsorgung wird in den Lehrbüchern zur Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre häufig vernachlässigt. Vgl. z.B. GUTENBERG, E.: Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre Bd. 1; Die Produktion a.a.O. 16. Aufl. Berlin, Heidelberg und New York, S. 121 - 129.

erbringen. Handelsleistungen werden stets dann in Anspruch genommen, wenn die Unternehmung nicht darauf eingerichtet ist, die betriebsnotwendigen Sachgüter (Betriebsmittel und Werkstoffe) selbst zu beschaffen. Die sonstigen Dienstleistungen dienen der "Wahrnehmung von Hilfsfunktionen (Beispiele: Reparaturwerkstätten, Lackierereien)" oder zur "Ausübung von Nebenfunktionen (Beispiele: Rechts- und Steuerberater, Versicherungen)".[1)]

Im folgenden gilt es, die Standortabhängigkeit der Beschaffungsfunktion für materielle Produktionsfaktoren im Hinblick auf ihre Reagibilität auf Raumordnungsmaßnahmen hin zu prüfen. Dabei ist zunächst wiederum von einer Analyse der materiellen Strukturelemente in wirtschaftsschwachen Gebieten auszugehen.

I. Die Beschaffung von Betriebsmitteln

1. Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die Betriebsmittel in Abhängigkeit vom Standort

Bei den Betriebsmitteln ist für die weitere Untersuchung zwischen mobilen und immobilen zu unterscheiden. Zu den mobilen Betriebsmitteln rechnen Maschinen, maschinelle Einrichtungen und Werkzeuge, zu den immobilen die Gebäude und das Betriebsareal im weitesten Sinn. Um die Gliederung dieses Abschnitts nicht unnötig auszuweiten, sind im folgenden, soweit notwendig, Mobilien und Immobilien getrennt zu betrachten, jedoch im gleichen Sinne abzuhandeln.

---

1) BEHRENS, K.Chr.: Allgemeine Standortbestimmungslehre, 2. Aufl. Opladen 1971, S.59.

a) Kriterien der quantitativen Anforderungen

Die Menge der in einem Betrieb einzusetzenden Betriebsmittel hängt in erster Linie vom zu erwartenden Absatz ab. Maßstab für die quantitative Leistungsfähigkeit wird in der Regel rein technisch an der Ausbringungsmenge pro Arbeitsstunde gemessen (quantitative Leistungsfähigkeit oder Stückkapazität).[1] Bei den Investitionsentscheidungen ist regelmäßig davon auszugehen, wie groß die technische Leistungsfähigkeit und wie lange die Lebensdauer einerseits einzuschätzen und wie die Möglichkeiten auf den Absatzmärkten andererseits zu beurteilen sind. Der gegebene ökonomische Horizont, das ist im wesentlichen der Zeitraum der Betriebsplanung, hängt von den im Markt angebotenen Betriebsleistungen ab, wird aber auch vom Umfang der betriebenen Zukunftsforschung[2] beeinflußt. Naturgemäß ergeben sich dabei bei den immobilen Betriebsmitteln andere Überlegungen als bei den mobilen, da sowohl Unterschiede hinsichtlich der Lebensdauer als auch hinsichtlich des notwendigen Kapitaleinsatzes bestehen.

Bei den Grundstücken und Gebäuden legt man den Standort häufig nach den langfristigen Marktmöglichkeiten auf dem Absatzsektor der Unternehmung fest. Ihre Ausdehnungsmöglichkeit wird sowohl von geographischen als auch von den bestehenden Eigentumsverhältnissen bestimmt. Bei Grundstücken, die bis zum Zeitpunkt der Eigennutzung einem anderen als dem betrieblichen Nutzungszweck zugeführt werden, besteht die Neigung, bei den Disposi-

---

1) Vgl. GUTENBERG, E.: Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre Bd. 1 Die Produktion, a.a.O. S. 73 - 76

2) Vgl. MÜLLER- UTZ, H.L.: Zukunftsforschung und Versicherungswirtschaft, Heft 49 der Schriftenreihe des Seminars für Versicherungsbetriebslehre an der Universität München, München 1969.

tionen großzügiger zu verfahren. Dieser Tatbestand wird umso gravierender, je knapper der gegebene Raum ist. Das trifft insbesondere für Agglomerationsräume zu, in denen Grundstücks- und Raumdispositionen wesentlich begrenzteren Möglichkeiten gegenüberstehen als in wirtschaftsschwachen Gebieten mit einer vergleichsweise geringeren Bebauung. Nicht zuletzt ergibt sich der Raumbedarf auch aufgrund der angewandten Fertigungstechniken, für die unterschiedliche räumliche Anforderungen zu stellen sind. Anzahl und Raumdimension der mobilen Betriebsmittel wirken somit maßgeblich auf die Standortentscheidung ein.

Die Beschaffung immobiler Betriebsmittel in den für das Betriebsziel ausreichenden Mengen ist vom Standort des Betriebes weitgehend unabhängig. Probleme ergeben sich lediglich dann, wenn ihre Beförderung hinsichtlich ihrer Abmessung, Sperrigkeit und ihrer technischen Empfindlichkeit Beeinträchtigung erwarten läßt. Spezifische Gegebenheiten, die wirtschaftsschwache Gebiete von Agglomerationszentren unterscheiden könnten, dürften nicht festzustellen sein.

b) Kriterien der qualitativen Anforderungen

Das qualitative Niveau der Betriebsmittel hängt nach GUTENBERG von ihrer sachlichen Beschaffenheit wie von ihrer Eignung ab,[1] so daß sich das qualitative Niveau grundsätzlich aus der Modernität, dem Abnutzungsgrad und dem Zustand an Betriebsfähigkeit[2] ergibt. Unter Eignung ist mit GUTENBERG "das Verhältnis zwischen der von den Betriebsmitteln verlangten und der mit ihnen tatsächlich erzielbaren Leistung gemeint.[3] in einer

---

1) GUTENBERG, E.: Grundlagen... a.a.O. Bd. 1, S. 73 ff
2) Ebenda S. 76.
3) Ebenda S. 77.

entwickelten Volkswirtschaft sind die Qualitäten der Betriebsmittel als standortunabhängig anzusehen. In Einzelfällen können bei Mobilien wie bei Immobilien Bau- und Betriebsvorschriften mit örtlichem Geltungsbereich die Beschaffung von Betriebsmitteln bestimmter Qualität verbieten, zumindest erschweren. So dürfen beispielsweise in Erholungsgebieten Einrichtungen, deren Betrieb eine Umweltbelästigung hervorrufen könnte, in der Regel nicht benutzt werden. Hier tritt die Bedeutung der Standortplanung besonders stark in den Vordergrund raumwirtschaftlicher Überlegungen und fordert vom Unternehmer eine genaue Prüfung der Kalkulationselemente im Standort. GUTHSMUTHS meint dazu, "daß die Verwirklichung der Standortplanung unter den Gegebenheiten, die wir in den Industriestaaten heute vorfinden, nur noch unter Einsatz von Rationalisierungsmitteln und -maßnahmen in weitgehendem Sinne möglich ist."[1] Er folgert daraus, daß das umso mehr nötig ist, "als die absolut freie Standortwahl durch unabdingbare, im öffentlichen Interesse liegende Auflagen nicht nur weitgehend eingeengt ist, sondern in vielen Gebieten,nicht zuletzt in Ballungsräumen und Landschaftsschutzgebieten, der Vergangenheit angehört. Die betriebswirtschaftlich nach dem kostenoptimalen Standort strebende Unternehmung dürfte ihr Ziel nur dann erreichen, wenn sie alle Standortfakten mit ihren raumwirksamen Einflüssen unter Rationalisierungsgesichtspunkte stellt."[2] Ohne Zweifel dürfte z.B. auch die Errichtung eines besonderen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, die 1970 in Bayern erfolgt ist, auf dem Wege der Erkenntnis von der raumrelevanten Bedeutung betriebswirtschaftlicher Prozesse liegen. Dazu gehört in bezug auf die Standortorientierung im Zusammen-

---

1) GUTHSMUTHS, W.: Rationalisierung, a.a.O. S. 63 - 64

2) Ebenda S. 63 - 64

hang mit raumordnungspolitischen Entscheidungen nicht zuletzt auch die Berücksichtigung der Auswirkungen synthetischer Stoffe und Materialien, deren Kriterien im Problembereich der qualitativen Anforderungen einen bevorzugten Platz einnehmen.

2. Analyse des Betriebsmittelangebots in industriell schwach strukturierten Gebieten

a) Quantitative Merkmale des Betriebsmittelangebots

Geht man zunächst von den Beschaffungsmöglichkeiten für Betriebsräume aus, so handelt es sich dabei "um nicht transportable und lokalisierte Beschaffungsgüter".[1] Hinsichtlich des Bedarfs an diesen Gütern ist zwischen aktuellem und potentiellem bzw. mit RÜSCHENPÖHLER zwischen Haupt- und Nebenbedarf zu unterscheiden.[2]

Der aktuelle Bedarf richtet sich nach dem Umfang der unmittelbar zur Produktionsaufnahme erforderlichen Betriebsräume. Dieser ist anhand der innerbetrieblichen Standortfaktoren zu ermitteln, die für die einzelnen Betriebsarten unterschiedlich sind.[3] Je nach der beabsichtigten Betriebsleistung, die eine

---

1) BEHRENS, K.Chr.: Allgemeine Standortbestimmungslehre, 1. Auflage, a.a.O. S. 57.

2) Vgl. RÜSCHENPÖHLER, H.: Der Standort industrieller Unternehmungen als betriebswirtschaftliches Problem, Versuch einer betriebswirtschaftlichen Standortlehre, Abhandlungen aus dem Industrieseminar der Universität zu Köln, Heft 6, S. 85. a.a.O.

3) Vgl. hierzu die grundlegende Arbeit von HUNDHAUSEN, C.: Der innerbetriebliche Standort, in ZfhF 20.Jg. 1926, S. 1 - 30, sowie KIENLE, R.: Innerbetriebliche Standortplanung und Raumzuordnung, Wiesbaden 1969 und SCHÄFER, E.: Der Industriebetrieb, Industriebetriebslehre auf typologischer Grundlage, Bd. 1, Köln und Opladen 1969, insbes. S. 127.

horizontale oder vertikale Anordnung der Produktionsprozesse voraussetzt, wird der Umfang des Betriebsareals und der Betriebsgebäude zu bestimmen sein.

In einer expandierenden Wirtschaft, die in der Regel durch Produktausweitung und steigende "Technisierungsgrade gekennzeichnet ist, sind insbesondere in Agglomerationsräumen infolge der Raumnot die Ausdehnungsmöglichkeiten mehr oder weniger eng begrenzt. Für größer anzulegende Betriebe besteht kaum mehr die Möglichkeit, sich in diesen Räumen neu zu etablieren. Das gleiche gilt auch für erforderlich werdende Nebenbedarfsanlagen, für betriebseigene Straßen, Wege, Gleisanlagen, Parkplätze, Garagen und nicht zuletzt auch im Einzelfall für Wohnungen von Betriebsangehörigen sowie für Ausdehnungsmöglichkeiten, die von vornherein bei jeder Standortwahl zu berücksichtigen sind.[1] Dagegen findet sich in noch schwachstrukturierten Gebieten mit meist agrarisch flächenmäßig weiten Ausdehnungen häufig geeignetes Gelände für Industrieansiedlungen. Weitergehende Anforderungen, wie etwa fertiggestellte zur Vermietung oder zum Kauf bereitstehende Betriebsgebäude, sind jedoch meist nicht vorhanden. Ausnahmen bestehen lediglich für solche Betriebe, die in Behelfsgebäuden eingerichtet werden können. Auch die Möglichkeit einer Inanspruchnahme von Betriebsstätten stillgelegter Fabriken ist in diesen Gebieten nur selten gegeben. Günstiger gestaltet sich dagegen diese Situation in ehemaligen Industriegebieten oder aufgelassenen Rüstungsanlagen. In Stadthagen-Obernkirchen konnten beispielsweise von stillgelegten Zechenanlagen mehrere Gebäude als Produktionsstätten für die Herstellung von Behältern, Leichtbauhauskonstruktionen und

---

1) Vgl. HINTNER, O.: Standortwahl, a.a.O. Sp. 5057.

Kunststoffen zur Verfügung gestellt werden.[1] Hierbei dürfte es sich jedoch um Einzelfälle handeln. In der Regel erweist sich die Errichtung einer Betriebsanlage hinsichtlich Umfang und Größe ceteris paribus als finanzielles Problem, das von Standorteinflüssen frei und grundsätzlich von der Finanzkraft einer Unternehmung abhängig ist. Raumrelevant kann die quantitative Bedarfsdeckung von Betriebsmitteln erst dann sein, wenn sich ihre Beschaffung auf die Vergabe von öffentlichenKrediten stützt, die in einer bestimmten Höhe zumeist nur wirtschaftsschwachen Gebieten gewährt werden.

b) Qualitative Merkmale des Betriebsmittelangebots

Wenn bei den Betriebsräumen, wie es bei einigen Wirtschaftszweigen - beispielsweise für den Bergbau, den Schiffsbau oder beim Wasserkraftwerksbau - zutrifft, keine speziellen geographischen Vorgaben erforderlich sind,[2] gestaltet sich zumindest hinsichtlich der Betriebsgeländequalität die Wahl des Standortes für die Produktionsstätte der meisten Unternehmungen innerhalb eines Spielraumes von wirtschaftlichen bis zu persönlichen Bestimmungsgründen relativ frei. Abgesehen von einer geographisch oder rechtlich bedingten Einschränkung auf die Gestaltung des Betriebsraumes müßte sich die Beschaffenheit eines Geländes zunächst an den technischen Voraussetzungen, den

---

1) PARODI, M.: Industriebau und regionale Entwicklungspolitik, Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl Hohe Behörde, Regional- und wirtschaftspolitische Studienreihe Bd. 1. Die industrielle Umstellung in Europa, 1966, S. 165. Eine entscheidende Rolle hat in Bayern für die Eingliederung der Vertriebenen und Flüchtlinge die Entwicklung der ehemaligen Rüstungsanlagen zu neuen Standortgemeinschaften gespielt. Vgl. SCHÜTZ, O.: Die neuen Städte und Gemeinden in Bayern, Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Abh. Bd. 48, Hannover 1967.

2) Vgl. WÖHE, G.: Einführung in die Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, 7.Aufl., Berlin, Frankfurt 1967, S. 164.

der Erschließungsmöglichkeiten, zu denen "in erster Linie Straßenbau, Kanalisation, Wasserversorgung und Elektrizität"[1] gehören, orientieren. Nachdem diese Maßnahmen zu den Aufgaben der Gemeinden und Gemeindeverbände gehören, entscheiden diese letztlich über die Qualität des anzubietenden Betriebsgeländes. Hierbei spielen die Finanzkraft der Gemeinden selbst sowie die finanziellen Hilfsmittel des Bundes und der Länder an sie[2] eine gewisse Rolle, die wiederum den zu erreichenden Erschliessungsgrad des einzelnen Wirtschaftsgebietes bestimmen. Das läßt den Schluß zu, daß auch innerhalb eines bestimmten Raumes Unterschiede hinsichtlich der standortpolitischen Qualitäten des Betriebsgeländes bestehen.

Bei der Beurteilung ganzer Betriebsanlagen bestimmt das Produktionsverfahren über die Eignung des vorhandenen Betriebsraumes. Wenn jedoch die zur Verfügung gestellten Räume in wirtschaftsschwachen Gebieten über das Niveau von Behelfsräumen, Gemeinde- und Gasthofsälen nicht hinausgehen, ist einem großen Teil von Unternehmungen, die wegen eines möglichst baldigen Produktionsbeginns auf fertige Betriebsräume angewiesen sind, eine Ansiedlung weitgehend verschlossen. Lediglich für arbeitsintensive Betriebe, deren Produktion unabhängig von größeren maschinellen Anlagen ist und somit auf einfacheren manuellen Fertigkeiten beruht - beispielsweise im Textilgewerbe oder beim Elementebau der Metallindustrie und der Elektrotechnik - kann die Eignung solcher Räume gerade noch entsprechen.

---

1) Vgl. SCHIESSL, H. und FLEISSNER, K.: Auswirkungen von Regionalplanungen und öffentlichen Förderungsmaßnahmen auf das Handwerk im Bayerischen Grenzland dargestellt an der Entwicklung seit der Handwerkszählung 1949, Handwerkswirtschaftliche Reihe Nr. 72, S. 22.

2) Vgl. ESTERS, G.: Möglichkeiten und Grenzen regionaler Industrieansiedlung, in: Strukturprobleme und ihre wirtschaftspolitische Bewältigung, Beihefte der Konjunkturpolitik, Zeitschrift für angewandte Konjunkturforschung Heft 16, 1964, S. 58.

Die Bereitstellung von Vielzweck-Betriebsbauten, die als Produktionsstätten für mehrere Industriezweige verwendet werden können - gemeint sind hiermit die sog. vorgefertigten Gewerbe- und Industriegebäude bzw. -parks - ist im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern, insbesondere z.B. zu Großbritannien, in Deutschland noch nicht üblich.[1] Das erweist sich insofern als Mangel, als solche Anlagen geeignet wären, durch ihre vielseitige Verwendbarkeit den qualitativen Anforderungen vieler Gewerbebetriebe zu entsprechen, so daß eine größere Region mit industriellem Gepräge entsteht.

Ortsgebundene Qualitätsunterschiede sind bei der Beschaffung von mobilen Betriebsmitteln im wesentlichen kaum gegeben. Sie können in diesem Zusammenhang vernachlässigt werden, weil sie standortpolitisch von untergeordneter Bedeutung sind. Insgesamt lassen die im Zuge der staatlichen Raumordnungspolitik durchgeführten Strukturanalysen[2] jedoch erkennen, daß die betriebswirtschaftlichen Schwierigkeitsgrade im Bereich der Industrieansiedlungspolitik ihren Schwerpunkt in qualitativer Hinsicht haben.

3. Einwirkungen der Raumordnungsmaßnahmen auf das Betriebsmittelangebot

a) Einwirkung auf Quantität und Qualität des Angebots

Die Verknappung des Betriebsraumes in Agglomerationszentren lenkt die unternehmerische Standortwahl auf den ländlichen Raum, der heute noch Gewähr bietet, ehemals landwirtschaftlich ge-

---

1) Vgl. PARODI, M.: a.a.O. S. 172.

2) Vgl. z.B. die Untersuchungsberichte (Strukturanalysen) der Landesgruppe Bayern des RKW, a.a.O.

nutzte Flächen dem gewerblichen Sektor zuzuführen. Insoweit birgt schon der Raum an sich das entsprechende Entwicklungspotential. Die raumordnerischen Aktivitäten können lediglich darauf abzielen, die Inanspruchnahme der räumlichen Vorgaben in Bahnen zu leiten, die dem Ordnungszustand der räumlichen Verhältnisse entsprechen,[1] sowie dem ansiedelnden Unternehmen das Beschaffungsverfahren zu erleichtern.[2] Die sich hierzu anbietenden Einwirkungsmöglichkeiten auf das quantitative und qualitative Niveau der Betriebsmittelbeschaffung umfassen folgende Maßnahmen:

- Bereitstellung von Industrieflächen,
- spezielle Erschließungsmaßnahmen (Verkehrsanschlüsse, Wasser- und Energieversorgung, Abwasserbeseitigung) für Industrieflächen,
- Erstellung von Betriebsräumen,
- Anlage und öffentliche Regie von Industrieparks,
- Finanzielle Förderungsmaßnahmen,
- Vorleistungen im Rahmen der Infrastrukturpolitik[3]

Während die ersten fünf Maßnahmen gezielt auf den einzelnen ansiedelnden Betrieb abgestimmt sind, ist die letzte Einwirkungsmöglichkeit, die beispielsweise in Form von Erschließungsmaß-

---

1) MÜLLER, H. weist noch auf die Gefahren von Folgekosten hin, die sich durch Vergabe von Grundstücken zu besonders günstigen Preisen im Rahmen der Ansiedlungspolitik ergeben können. Vgl. Wirtschaftliche Grundprobleme der Raumordnungspolitk, Berlin 1969, S. 125. Vgl. auch OETTLE, K. in Kommunale Interessen an der Industrieansiedlung und die Aufgabe ihrer ordnungspolitischen Beeinflussung, Sonderdruck aus Gemeindewirtschaft und Unternehmerwirtschaft, Festgabe für Rudolf Johns, Hrsg. Mühlhaupt L. und Oettle K. Göttingen 1965, S. 209.

2) Vgl. UMLAUF, J.: Öffentliche Vorleistungen als Instrument der Raumordnungspolitik, Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Abhandlungen Bd. 55, Hannover 1968, S. 9.

3) Ebenda S. 20 ff.

nahmen für ein größeres Gebiet oder einen ganzen Ort geplant ist, als Vorleistung für die ganze Bevölkerung gedacht;[1] sie kann jedoch trotzdem auf den einzelnen Betrieb bezogen sein.

Die Bereitstellung von Industriegelände in wirtschaftsschwächeren Gebieten beruht in der Hauptsache auf der Umwandlung ländlichen Raumes mit oft geringer landwirtschaftlicher Ertragskraft in gewerbliche Nutzflächen. Die Durchführung erfolgt vielfach in Form von Landvorratskäufen durch Siedlungs- und Landgesellschaften,[2] aber auch durch die Gemeinde selbst. Diese Grundstücke werden an die ansiedelnden Unternehmen verkauft sowie auf der Basis von Pacht- und Erbpachtverträgen zur Verfügung gestellt. Die Erschließung dieser Gelände ist entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung eines Gebietes im Rahmen der allgemeinen Verbesserung der Grundausstattung bereits erfolgt oder muß im Einzelfall erst nach Bedarf vorgenommen werden. Der Landerwerb und die entsprechenden Erschließungsmaßnahmen vollziehen sich nach Flächennutzungs- und Ortsbebauungsplänen im Lokalbereich.[3] Die Orientierung dieser Pläne an die für ein Gebiet gewählten raumordnerischen Konzeptionen entscheidet somit über die Eignung eines speziellen Betriebsgeländes. Dasselbe gilt für die Errichtung von Betriebsstätten, wenn ihre Bedingungen die Voraussetzungen für die Wirtschaftskraft des einzelnen Betriebes und in weiterer Folge auch die

---

1) Vgl. UMLAUF, G.: a.a.O. S. 21.

2) Vgl. GRÜNEWALD, G.: Finanzierungsfragen bei landwirtschaftlichen und ländlichen Strukturmaßnahmen, in: Der langfristige Kredit, 21. Jg. 2. Ausg. Heft 6 1970, S. 147.

3) Ebenda S. 148. Vgl. auch KRAFT, J. und ROSENBAUM, H.: Die erforderliche Grundausrüstung ländlicher Räume, Bd. 1327 der Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1964.

des Raumes erfüllen sollen. Insoweit ist es auch nicht einzusehen, daß von der Maßnahme vorerstellter Betriebsräume in Form von Industrieparks, die von besonderer Raumwirksamkeit sein kann, kaum Gebrauch gemacht wird. Das erscheint umso bemerkenswerter, als in der Praxis immer häufiger die Erfahrung gemacht wird, daß verfügbare Produktionsstätten im Hinblick auf einen baldmöglichen Produktionsbeginn einen günstigen Dezentralisierungseffekt auslösen können.

In der Bundesrepublik sind aus diesen unternehmerischen Anforderungen aus grundsätzlichen Erwägungen heraus Grenzen gesetzt, da eine praktizierbare Lösung nicht mit dem Leitbild der bestehenden Wirtschaftsordnung vereinbar ist und somit bisher keinen gesetzlichen Niederschlag gefunden hat. Vielmehr wird die Auffassung vertreten, daß Neuerrichtungen und Erweiterungen von Betriebsstätten nur den Unternehmungen selbst vorbehalten bleiben soll.[1)] Dabei ergibt sich jedoch die Frage, ob die in dieser Richtung geübte Zurückhaltung im Hinblick auf die abnehmende Wirkung brachliegender Arbeitskräfte, die früher als Ansiedlungsanreiz in schwachstrukturierten Gebieten von vorrangiger Bedeutung war, noch angebracht erscheint. Nach PARODI wäre hinsichtlich der Durchführung einer solchen Maßnahme einmal nach der klassischen Formel, wobei die öffentliche Hand vom Unternehmer beauftragt wird, nach einem bestimmten Plan, der entsprechend dem Bedarf des jeweiligen Industriezweiges bzw. des Unternehmers aufzustellen wäre, vorzugehen. Ein weiteres Verfahren beruht auf der Vorerstellungsformel, wobei "die öffentliche Hand bzw. ihr Konzessionär oder auch jede andere öffentliche oder private Gesellschaft - ohne daß die künftigen Benutzer

---

1) Vgl. PARODI, M.: a.a.O. S. 79

bekannt sind - ein oder mehrere Werke in einem Gebiet oder einer Zone, in der die gesamtwirtschaftliche Entwicklung erwünscht ist" errichtet.[1] Auch andere Autoren sehen in vorhandenen und bezugsfertigen Fabrikräumen in Industrie- oder Gewerbeparks und auch in Handwerkerhöfen, wie das Münchener Beispiel zeigt, ein hervorragendes Anreizmittel auf Industrien, insbesondere dann, wenn die Überlassung durch Vermietung vorgenommen wird.[2]

Die immobilen Betriebsmittel stellen weitgehend eine Ubiquität dar, sind also standortunabhängig und entziehen sich daher im großen und ganzen einer dispositiven raumbedingten Einflußnahme durch die öffentliche Hand. Umso mehr finden sie ebenso wie die mobilen Betriebsmittel im Rahmen der öffentlichen Kreditpolitik Berücksichtigung, auf die in einem anderen Zusammenhang noch näher einzugehen ist.

b) Beurteilung der Maßnahmen nach ihrer zeitlichen Wirksamkeit

Die zeitliche Wirkung von Raumordnungsmaßnahmen auf die Beschaf-

---

1) PARODI, M.: a.a.O. S. 76.

2) Vgl. hierzu auch JOCHIMSEN, R. und TREUNER, P.: Zentrale Orte in ländlichen Räumen ...a.a.O. S. 132; Die Industrie- und Gewerbeparks finden insbesondere in der amerikanischen Literatur eine besondere Würdigung, beispielsweise bei BREDO, W.: Industrial Estates - Tool for Industrialization (Publications of the International Industrial Development Center, Stanford Research Institute) Glencoe, III. 1960. S. 2 f. SADLER F. FORSTER, S.A.: An Introduction to Industrial Estates and the part they play in Location of Industry policy in Britain. 2nd reprint, Team Valley, Gateshead 1965, S. 28 f. Vgl. auch GUTHSMUTHS, W.: Neuere betriebswirtschaftliche Entwicklungstendenzen im Leitbild der Standortpolitik unter besonderer Berücksichtigung des Betriebsgrößenproblems, in der Festschrift für K.F. RÖSSLE: Führungsprobleme personenbezogener Unternehmen, Stuttgart 1968.

fung von immobilen Betriebsmitteln ist unterschiedlich und richtet sich zunächst nach dem Umfang des dabei zu bewältigenden regionalen Planungsprogramms. So wird in der Regel die Beschaffung eines einzelnen Grundstückes für einen ansiedelnden Unternehmer geringere Zeit in Anspruch nehmen, als die Neuerschließung eines Gebietes für eine Industrie- und Siedlungsgemeinschaft. Andererseits können jedoch unter Umständen die Anforderungen eines ansiedelnden Unternehmens infolge einer günstigen Landbevorratungspolitik und eines höheren räumlichen Erschliessungsgrades schneller erfüllt werden, als bei einer einzelnen Grundstücksauffindung und der damit verbundenen speziellen Erschließung. Die Einwirkungsmöglichkeit raumordnerischer Aktivität wird also dann als kurzfristig zu bezeichnen sein, wenn das Grundstück im erschlossenen Zustand oder die fertige Produktionsstätte zu dem Zeitpunkt bereitsteht, der auch den Plänen des ansiedelnden Unternehmens entspricht. Eine Koordinierung der Fakten aus der Standortplanung mit der Betriebsplanung erweist sich hier als unabdingbar.

Die gleichen Überlegungen gelten auch für notwendig werdende Um- und Ausbauten bzw. für betriebsindividuelle Wasser- und Stromanschlüsse, für die erforderlichen Verkehrsbedingungen sowie für die vielseitigere Ausgestaltung vorweg erstellter Betriebsstätten. Da weder im voraus bekannt ist, wann, in welchem Umfang und in welcher Qualität die Anforderungen an die jeweiligen Betriebsmittel gestellt werden, ist von der zeitlichen Wirkung her gesehen hinsichtlich der Inanspruchnahme durch die Unternehmung den Raumordnungsmaßnahmen in Form von Vorschubleistungen meist der Vorzug einzuräumen. Dies trifft insbesondere deswegen zu, weil der Anreiz zur Ansiedlung umso größer ist, je konkreter die Angebote formuliert sind. Nicht zuletzt ist es im Einzelfall jedoch auch der durch die Zeitersparnis zu sichernde Wettbewerbsvorteil, z.B. vor Standorten

in anderen Gemeinden. Bei der Beurteilung der zeitlichen Reihenfolge der Wirkungen der einzelnen Vorschubleistungen dürften die versorgungs- und betriebsspeziellen Verkehrseinrichtungen in ihrer Bedeutung eine nachrangige Stelle einnehmen. "Falls sich ein Unternehmer zur Errichtung eines Betriebes entschließt, dürfte die dafür notwendige Planungs- und Bauzeit auch für die Durchführung der notwendigen Erschließungsmaßnahmen"[1] ausreichen.

Neben der Frage des zeitlichen Ablaufes zwischen Investitionseinsatz und Wirkung im Rahmen der Industrieansiedlungspolitik ist auch die Wirkungsdauer der "Nachhaltigkeit des Raumordnungseffektes"[2] zu berücksichtigen. Sie ist hinsichtlich der Betriebsmittel dann beendet, wenn die Aufnahmefähigkeit der erschlossenen Flächen und "die Leistungsfähigkeit der Versorgungseinrichtungen...ausgeschöpft" sind.[3]

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die Raumordnungsmaßnahmen die Standortfaktoren umso wirksamer und schneller beeinflussen, je bessere regionale Vorbereitungen getroffen wurden. Sie werden ferner umso durchgreifender sein, je konkreter die Vorstellungen über den Verlauf der Entwicklung von Wirtschaft und Technik sind.

4. Preisbildung auf dem Markt für Betriebsmittel

a) Allgemeine Grundlagen für die Preisbildung in Abhängigkeit vom Standort

---

1) JOCHIMSEN, R. und TREUNER, P.: a.a.O. S. 132.
2) UMLAUF, J.: a.a.O. S. 22
3) Ebenda S. 22.

Die Preise der Betriebsmittel stellen für die Unternehmung meist ein Datum dar, auf das sie, abgesehen von ihrer Unternehmungsgröße, gemessen an ihrer Stellung auf dem Absatzmarkt (Betriebsgröße) sowie an ihrem Wirtschafts- und Sozialprestige, kaum Einfluß nehmen kann. Ihre Ziele können daher nur darauf gerichtet sein, mögliche regionale Preisunterschiede zu nutzen, d.h. ihren Standort an der günstigsten Faktorpreiskombination zu orientieren.

Die Preisbildung von Betriebsmitteln im Rahmen ihrer regionalen Abhängigkeit gestaltet sich für die einzelnen Betriebsmittelarten unterschiedlich. So werden sich bei den Grundstücken regionalbedingte Unterschiede je nach dem Nutzungsgrad der vorhandenen Flächen aufgrund des rein marktwirtschaftlich bedingten Angebots-und Nachfrageverhältnisses herausbilden. Bei dem Faktor Betriebsgebäude sind die Differenzen weniger in den Preisen für Baumaterialien zu finden, es sei denn ein Überangebot an heimischer Produktion - z.B. Bauholz in waldreichen Gebieten - läßt einen besonders günstigen Beschaffungspreis dieser Waren zu. Die größten regionalbedingten Preisunterschiede bei der Errichtung von Betriebsgebäuden sind bei den regional unterschiedlichen Löhnen im Baugewerbe zu vermuten. Bei den mobilen Betriebsmitteln wird eine Standortrelevanz vornehmlich mit dem Transportkostenproblem verbunden sein. Seine Bedeutung ist dennoch nicht so erheblich,[1] als es sich hierbei anders als bei der Beschaffung von Roh-, Hilfs-und Betriebsstoffen um einen einmaligen bzw. nur in größeren Abständen wiederkehrenden Beschaffungsakt handelt. Die gesonderte Betrachtung der Preisbildung für mobile Betriebsmittel kann daher vernachlässigt werden.

1) Vgl. RÜSCHENPÖHLER, H.: a.a.O. S. 84. Hier wird darauf hingewiesen, daß auch die Transportkosten in Ausnahmefällen sehr kostspielig sein können, wie zB. bei einem Transport eines einzigen Spezialbaggers in das Rheinische Braunkohlengebiet eine eigene Straße mit einem Bauaufwand von DM 300.000 gebaut werden mußte, die nachher nicht mehr verwendet werden konnte.

b) Besonderheiten der Preisbildung in industriell schwachstrukturierten Räumen

Im Gegensatz zu den Agglomerationsräumen, in denen das Preisniveau infolge der Verknappung des Bodenpotentials häufig besonders hoch liegt, ist in schwach strukturierten Gebieten das Angebot an Betriebsgelände zumindest noch so groß, daß mit einem niedrigeren Grundstückspreis gerechnet werden kann. Über den Umfang des Flächenangebotes entscheidet nicht zuletzt der Grad der Bodenbeweglichkeit[1] in diesem Raum, d.h. es kommt darauf an, in welchem Ausmaß landwirtschaftliches Gebiet für industrielle Nutzung freizustellen ist. Hier nehmen die Gemeinden häufig eine Mittlerstellung ein, indem sie, wie schon angedeutet, Bodenvorratspolitik betreiben, um durch diese Maßnahme nicht zuletzt auch die Bodenpreisspekulation zu verhindern.

Abgesehen von Preisdifferenzen, die sich schon aus der Lage der Grundstücke und den damit verbundenen unterschiedlichen Bewertungsmaßstäben (Ortskern - Peripherie) ergeben, ist auch der Zeitpunkt, zu dem das Grundstück erworben werden soll, preisbestimmend. Ein in früher Ansiedlungsphase erworbenes Grundstück stellt sich demnach preisgünstiger, als in einer Periode zunehmender Industrialisierung und damit zunehmender Nachfrage nach Grundstücken. Ähnliches gilt auch für den Ankauf im Rahmen der Landvorratskäufe. Sofern die Gemeinde als Grundstücksverkäufer auftritt, kann jedoch mit Preiszugeständnissen gerechnet werden, insbesondere dann, wenn die Ansiedlung eines Industriebetriebes wünschenswert erscheint. Man entscheidet hier in der Regel nach der These: raumwirtschaftlich wichtig und betriebswirtschaftlich interessant. Mit den Ergebnissen der bisher vorlie-

---

1) Vgl. GRÜNEWALD, G.: a.a.O. S. 146.

genden sozioökonomischen Raumordnungsplänen in Bayern ist dieser Leitsatz durchaus zu belegen.[1)]

Der zeitliche Ablauf des Industrialisierungsprozesses wird sich in seiner Wirkung auf die Preisbildung der Grundstücke auch bei der Erstellung der Betriebsgebäude bemerkbar machen. Verstärkte Industrieansiedlung bringt, was in diesem Zusammenhang nicht übersehen werden darf, eine Verknappung der Arbeitskräfte mit sich, die eine Steigerung des Lohnniveaus zur Folge haben, die sich letztlich auch im Baugewerbe auswirken dürfte.

Neben der aus rein betrieblichen Gründen erforderlichen Grundstücksplanung erscheint es oft angebracht, auch die Bodenpreise für die umliegenden Wohngebiete zu berücksichtigen, die zwar nicht den Kapitalbedarf für Betriebsmittel selbst berühren, sich jedoch zuweilen in erhöhten Lohnkosten wegen der von den Arbeitskräften zu leistenden höheren Mieten niederschlagen.[2)] Dieses Problem erhält seine besondere Bedeutung insofern, als beispielsweise höher qualifizierte Mitarbeiter aus der Großstadt herangezogen werden müssen. Hier zeigt sich zugleich auch ein betriebliches Risiko der Standortspaltung.

Die Qualität der immobilen Betriebsmittel ist sowohl in schwach strukturierten Gebieten, als auch in Agglomerationszentren,

---

1) Vgl. Raumordnungspläne für mehrere Teilregionen in Bayern, Hrsg. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, Landesplanungsstelle, München 1964 - 68; auf die besonderen betriebswirtschaftspolitischen Zusammenhänge mit diesem Teilproblem unserer Untersuchung geht W. GUTHSMUTHS in seiner Arbeit über "Wesen und Bedeutung der Raumordnungspläne" ein; veröffentlicht in den von G. Albers herausgegebenen Städtebaulichen Beiträgen, München I/1964.

2) Vgl. o.V.: Hohe Bodenpreise hemmten den Zuzug nach Starnberg, in: Münchner Stadtanzeiger Nr. 6, 21.1.1969, S. 1.

grundsätzlich von gleichem Einfluß auf die Preisbildung. Unterschiede können sich jedoch insoweit ergeben, als die Baukosten aufgrund eines möglichen niedrigeren Lohnniveaus geringer sein können. Die zu vermutenden Vorteile werden jedoch oft dadurch aufgehoben, daß die Erschließungskosten unter Umständen verhältnismäßig höher sind als in Ballungsräumen. So müssen häufig zur Deckung des Bedarfs an hochgespanntem Strom industrielle Sonderanschlüsse, Umspannstationen, Transformatoren und Verteilungsnetze für einen einzelnen Betrieb neugeschaffen werden, während sie in Agglomerationsräumen in der Regel zur vorhandenen Grundausstattung gehören, an die im ungünstigsten Fall ein neuer Anschluß zu installieren ist.

Darüberhinaus können eventuell bestehende Preisvorteile für Betriebsräume in wirtschaftsschwachen Gebieten mit demselben Qualitätsniveau wie in ausgesprochenen Industriezonen dadurch kompensiert werden, daß mit Rücksicht auf den Fremdenverkehr, den Naturschutz und auf Erholungsgebiete besondere Vorkehrungen in Form von Umweltschutzmaßnahmen getroffen werden müssen. Diese Überlegungen lassen erkennen, daß die Standortunterschiede zu vielschichtig und zu vielseitig sind, als daß konkrete Aussagen gemacht werden können.

Auf den Kapitaleinsatz für Betriebsmittel wirken sich schließlich auch Steuerbegünstigungen aus, die für wirtschaftsschwache Gebiete gewährt werden. So hat das Bundesfinanzministerium (daher im Teil "Bundessteuern" enthalten) den Ländern empfohlen,[1] siedlungswilligen Unternehmen in Fördergebieten nach eigenem Ermessen Steuererleichterungen bei langfristigen Investitionen zu gewähren. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß es sich dabei um Förderungsmaßnahmen handelt, die auf den Einzelfall ausgerichtet sind. Sie tragen deshalb mehr den Charakter des Wohlwollens und Entgegenkommens im Hinblick auf ungünstige Standortlagen, also nicht um generelle Regelungen. Insoweit wird durch das Fehlen präziser steuerrechtlicher Vorschriften die Berücksichtigung der steuerrechtlichen Daten bei der Standortplanung erheblich beschränkt.

---

1) Erlaß betr. Zonengrenzlandförderung vom 12.10.1953, BdF IV, S. 1040, 1/54 Ang.

Mit dem Zonenrandförderungsgesetz[1] ist die Förderungsempfehlung zwar gesetzlich verankert (§ 3 des Gesetzes), auf die Anerkennung von Minderungen der Steuerbemessungsgrundlage besteht jedoch kein Rechtsanspruch. So sind Sonderabschreibungen auf die Betriebswirtschaften anzuwenden, die weder einerseits unter die Prosperitätsklausel fallen, noch durch Sonderabschreibungen Verluste erzielen.

Auf die Vorschrift des § 131 AO, der einen Billigkeitserlaß von Steuern zuläßt, wird im Zonenrandförderungsgesetz wiederum verwiesen. Danach ist zwar nunmehr der regionale Förderungsauftrag normiert, ein Unsicherheitsraum aber geblieben.

Als Steuervergünstigungen, die unter anderem die Beschaffung von Betriebsmitteln betreffen, sind zu nennen:

1) Entgegenkommende Behandlung bei Stundungs- und Erlaßanträgen im Rahmen der §§ 127 und 131 AO
2) Wohlwollende Prüfung bei Anträgen auf Sonderabschreibungen
3) Erlaubnis zur Bildung steuerfreier Rücklagen in begründeten Einzelfällen
4) Stundung und Erlaß der Umsatzsteuer [2]

Abgeschrieben werden dürfen nach "den vom Bund aufgestellten Verwaltungsrichtlinien ... im Jahr der Anschaffung oder Herstellung und in den beiden folgenden Jahren neben der Absetzung für Abnutzung nach § 7 EStG bei beweglichen Anlagegütern 50 % und bei unbeweglichen Anlagegütern 30 % der Anschaffungs- oder Herstellungskosten ..., vorausgesetzt, daß die beweglichen Anlagegüter mindestens drei Jahre in einem im Grenzgebiet gelegenen Betrieb verbleiben und die unbeweglichen Anlagegüter im Grenzgebiet errichtet werden.

Die Grunderwerbsteuer, deren Gesetzgebungsbefugnis bei denLändern liegt,

---

1) Gesetz zur Förderung des Zonenrandgebietes vom 5.8.1971 (BGBl Teil I 1971, v.7.8.71, S. 1237 - 1239).

2) Diese Aufstellung beruht auf einem Erlaß des Bundesfinanzministers vom 12. Oktober 1953.

hat einen über die Landesgrenzen hinausgehenden standortwirksamen steuerlichen Einfluß, insoweit für Betriebsstättenansiedlungen Grunderwerbsteuerbefreiung gewährt wird.

Unter den zahlreichen Möglichkeiten, die den Gemeinden für eine eigene Standortpolitik zur Verfügung stehen, haben die Gestaltungsmöglichkeiten bei den Realsteuerhebesätzen (Grundsteuer und Gewerbesteuer) wohl die größte Auswirkung.

Die Realsteuern sind zwar im Bundesgebiet einheitlich im Gewerbe- und Grundsteuergesetz geregelt, jedoch haben die Gemeinden das Recht, die Hebesätze der Realsteuern jährlich neu zu bestimmen. Auf diese Weise kann es in den einzelnen Gemeinden zu unterschiedlichen Realsteuerbelastungen kommen.

Da die Gemeinden ebenso wie bei der Gewerbesteuer den Hebesatz für die Grundsteuer - betriebswirtschaftlich ist nur Grundsteuer B relevant - selbst festlegen können, erweist sie sich als Lenkungsmittel. Infolge der seit dem 1. Januar 1935 fortgeltenden Einheitswerte, hat die Bedeutung der Grundsteuer in dieser Hinsicht allerdings weitgehend abgenommen. Ihr Kostenanteil, damit auch der Begünstigungsspielraum, ist minimal.

In diesem Zusammenhang ist noch darauf hinzuweisen, daß die Beschaffung von Grundstücken in wirtschaftsschwachen Gebieten durch die Investitionszulagen und die öffentliche Kreditpolitik wesentlich erleichtert wird. Die öffentlichen Kredite und auch die betriebsnotwendigen marktwirtschaftlichen Dienstleistungen sind jedoch so bedeutungsvoll, daß sie einer besonderen Darstellung zu unterziehen sein werden.

II. Die Beschaffung von Werkstoffen

Von den Werkstoffen, die die ganze Breite der zum betrieblichen Leistungsprozeß notwendigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe umfassen,[1] sind insbe-

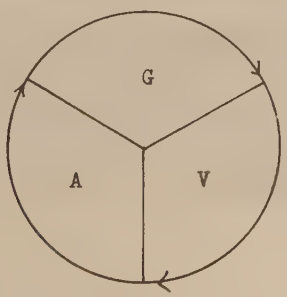
---

1) Vgl. GUTENBERG, E.: Grundlagen ... Bd. 1, S. 121.

sondere die Rohstoffe sowie die Energie-, Wasserver- und -entsorgung standortbestimmend. Demgegenüber können die übrigen Hilfs- und Betriebsstoffe als Ubiquitäten angesehen und in diesem Zusammenhang außer acht gelassen werden. In der Problemstellung wurde ferner bereits herausgestellt, daß auch die Rohstoffe als unternehmerisch standortrelevante Faktoren unberücksichtigt bleiben sollen, weil diese im Sinne von Raumdeterminanten Industrien betreffen, die an geographische und geologische Gegebenheiten gebunden sind und deshalb für allgemeine strukturfördernde Maßnahmen in der Regel nicht in Betracht kommen.

Die folgenden Überlegungen beziehen sich deshalb ausschließlich auf die Energie-, Wasserver- und -entsorgung, wobei es grundsätzlich untergeordneter Bedeutung ist, ob Wasser als Roh-, Hilfs- oder Betriebsstoff genutzt wird. Die Betrachtung der Verteilungsorganisation für erstellte Energie, aufbereitetes Wasser bzw. die Ableitung von Abwasser, die an sich unter dem Abschnitt Dienstleistungen durchzuführen wäre, wird an diese Stelle vorgezogen. Das ist schon deshalb gerechtfertigt, als einerseits die erstellte Energie ebenso wie das gewonnene Frischwasser und das im Laufe der Produktionsprozesse anfallende Abwasser als "negativer Faktor" zu den wichtigsten materiellen Elementarfaktoren der Unternehmung gehören, andererseits Frischwasser und Abwasser zusammen einen Kreislauf bilden, der sich in einer groben Einteilung in drei Phasen 1. Gewinnung und/oder Aufbereitung des Wassers, 2. Verteilung und 3. Abwasserbeseitigung und/oder Klärung darstellt.

Darstellung Nr. 4
Kreislaufbildung des Wassers



G = Gewinnung und/oder Aufbereitung
A = Abwasserbeseitigung und/oder Klärung
V = Verteilung

Dieser Krauslauf ist unabhängig davon, ob es sich dabei um betriebseigene oder betriebsfremde, meistens öffentliche Wasserver- und -entsorgungseinrichtungen handelt.

1. Wasserversorgung

a) Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die Wasserversorgung in Abhängigkeit vom Standort

aa) Kriterien der quantitativen Anforderungen

Der Wasserbedarf weist in den entwickelten Volkswirtschaften zunehmende Verbrauchsquoten auf, und zwar "nicht nur wegen des in beachtlichen Jahresraten ansteigenden Sozialproduktes, sondern auch wegen der Strukturverschiebungen zu solchen Industrien, die - wie die chemische - sehr große Mengen benötigen".[1] Trotzdem kann von der Tatsache ausgegangen werden, daß es in Deutschland kein allgemeines Wasserproblem gibt,[2] d.h. daß die Wasserversorgung überall gewährleistet werden kann. Ihre Bewältigung liegt jedoch im technischen und finanziellen Bereich, wobei auch politische und soziale Einflußnahmen nicht ausgeschlossen sind.[3]

Die industriellen Anforderungen an die quantitative Wasserversorgung, die zahlenmäßig in einem betrieblichen Beschaffungsplan[4] zu erfassen sind,

---

1) Vgl. WEBER, H.H.: Ökonomische Probleme der Wasserwirtschaft, hrsg. vom Institut für Wirtschaftspolitik an der Universität zu Köln, 1956, S. 28. Vgl. auch KEHR, D. und MÖHLE, K.A.: Wasserversorgung, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Hrsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 1. Aufl. Hannover 1966, Sp. 2244.

2) Vgl. OTREMBA, E.: Die natürlichen Grundlagen für die Entwicklung der deutschen Wirtschaft, Hrsg. Himmelstoß K. und Gail K., Paderborn 1961, S. 22.

3) Vgl. HEYN, E.: Wasserversorgung und Gewässerschutz als Gemeinschaftsaufgabe, Hrsg. Himmelstoß K. und Gail K., Paderborn 1965, S. 1.

4) Vgl. HORST, H.: Abwässerkunde und Wasserwirtschaft, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, a.a.O. Sp. 609.

orientieren sich an dem angewendeten Produktionsverfahren, aber auch an dem Produkt selbst. Insoweit sind Industrien, deren Produktionsprozesse einen quantitativ ausreichenden Wasservorrat voraussetzen, in ihrer Standortwahl stark von den regionalen Gegebenheiten abhängig. Bleibt dabei die Wasserversorgung auf den örtlichen Bereich begrenzt, so ist nicht allein der Wasservorrat dieses Raumes entscheidend, sondern in großem Maß auch die Art der bestehenden Industrien, insbesondere die Industrieansiedlungsdichte.[1] Über die quantitative Bedarfsdeckung entscheiden weiterhin auch die Anschlüsse an überregionale Versorgungsnetze und Wasserreservoirs (Staubecken, Talsperren), deren Bedeutung wiederum auf dem Wasserreichtum des Standorts selbst, wie schließlich auch auf den saisonalen Schwankungen des örtlichen Wasseraufkommens und des Wasserbedarfs beruht.

Während die erforderliche Güte des Wassers durch - wenn auch kostspielige - technische Verfahren grundsätzlich gesichert werden kann, hängt die verfügbare Quantität von weitgehend unbestimmbaren Faktoren ab, vorwiegend zum Beispiel von der jeweiligen Niederschlagsmenge und der Ergiebigkeit des Grundwassers, dessen lückenlose Beobachtung noch nicht möglich ist.[2] Somit tritt in der Wasserversorgung "neben das wirtschaftlich-technische Moment das der Sicherheit."[3]

---

1) Vgl. SEEBERGER, H.: Industriestandort und Wasser, vorgestellt am Beispiel Unterfranken, in: Mitteilungen aus dem Institut für Raumforschung 1957, Heft 28, S. 38

2) Vgl. WRONSKY, D.: Landesplanung als Grundlage für die Wahl von Industriestandorten, in: Die Unternehmung, Schweizerische Zeitschrift für Betriebswirtschaft, 1968, Heft 3, S. 187.

3) BODARWÉ, H.: Ein Beitrag zur Planungsmethodik von Wasserversorgungsnetzen unter Berücksichtigung neuer naturwissenschaftlich-technischer Erkenntnisse, Diss. Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen 1960, S. 201.

ab) Kriterien der qualitativen Anforderungen

Die Qualität des Wassers beruht auf dem Zusammenwirken physikalischer, chemischer und bakteriologischer Kräfte,[1] deren jeweilige Zusammensetzung über die Güte des Wassers entscheidet.[2] Für die hier angestellte Betrachtung genügt es, der Einteilung der Wasserqualität in die beiden Gruppen Trink- und Brauchwasser zu folgen. Das in unseren geographischen Breiten gewonnene Wasser stuft man im unaufbereiteten Zustand hinsichtlich seines Aufkommens und seiner Verwendung in Regenwasser, Oberflächenwasser für die industrielle Verwendung und in Grundwasser als hochwertiges Trinkwasser ein.[3]

Zum Oberflächenwasser gehören das Quellwasser, das in seiner Qualität dem Grundwasser gleichzusetzen ist, das Wasser der Flüsse und der Seen sowie das Meerwasser. Letzteres ist in seinem ursprünglichen Zustand wegen seines hohen Salzgehaltes nur beschränkt als Brauchwasser, wohl aber z. B. für Kühlzwecke verwendbar. Das Regenwasser, das im Falle seiner Nutzung erst gesammelt werden muß, spielt dabei in betriebswirtschaftlicher Hinsicht eine weitgehend untergeordnete Rolle.

Entspricht das regionale Wasseraufkommen nicht den gewünschten unternehmerischen Anforderungen, so bedarf es je nach seiner Beschaffenheit unterschiedlicher Aufbereitungen, die sich in betriebseigenen oder in örtlichen Gemeinschaftsanlagen bewältigen lassen. Anhand der Standortkalkulation wird ein ansiedlungswilliges Unternehmen zu prüfen haben, ob es die Qualitätsverbesserung in eigener Regie zu tragen in der Lage ist oder ob eine

---

1) Vgl. PRESS, H.: Wasserwirtschaft, Wasserbau und Wasserrecht, Düsseldorf 1966, S. 2 ff, Vgl. auch o.V. Nations Publication Departement of Economic and Social Affairs, New-York 1958, S. 6.

2) Vgl. hierzu auch KOECK, W.: Existenzfragen der Industriegesellschaft, Düsseldorf und Wien 1962, S. 163.

3) Vgl. OTREMBA, E. ergänzt diese Einteilung noch durch die Gruppe 'Wasser für Wasserkraftwerke' a.a.O. S. 21.

Ausgliederung dieses Verfahrens auf öffentliche oder private Einrichtungen infrage kommt. Diese Überlegung ergibt sich schon deswegen, weil die technischen Voraussetzungen für eine gemeinschaftliche Aufbereitungsanlage ebenso wie die Möglichkeiten einer überregionalen Zuleitung betriebsspeziell benötigter Wasserqualitäten nicht überall in gleicher Weise gegeben sind. Daraus geht hervor, daß die Wasserversorgung in ihrer Beschaffenheit eine standortbezogene Größe ist, die einerseits durch das natürliche qualitative Wasseraufkommen, andererseits durch den Grad der regionalen Grundausstattung begrenzt ist.

b) Analyse des Wasserangebots in industriell schwach strukturierten Gebieten

ba) Quantitative Merkmale der Wasserversorgung

In diesem Zusammenhang kommt es darauf an, die Wasserversorgung anhand einer Gegenüberstellung von Wasserdargebot bzw. -beschaffung zur industriellen Ansiedlungsdichte zu untersuchen. Dabei finden unserer Zielsetzung entsprechend wasserreiche bzw. wasserarme Gebiete keine besondere Berücksichtigung, weil sie für unsere Ausgangsbetrachtung der betriebswirtschaftlichen Standortorientierung von nachrangiger Bedeutung sind.

Wenn nun von der Hypothese ausgegangen wird, daß zwischen industriell-gewerblicher Ansiedlungsdichte und Wasserbeschaffungsmöglichkeit ein Zusammenhang besteht, so ist zu vermuten, daß eine nur nach dem örtlichen Wasseraufkommen ausgerichtete Versorgung in industriell schwachstrukturierten Gebieten eher gewährleistet erscheint als in Agglomerationsräumen. Diese Annahme ist jedoch nur dann gerechtfertigt, wenn der Raum nicht durch andere sektorale Schwerpunkte im Wasserbedarf, beispielsweise starke Wassernutzung durch die Landwirtschaft, gekennzeichnet ist.

Neben dem örtlichen Aufkommen ist der Grad der Wasserversorgung aber auch am Stand der Grundausstattung der Versorgungseinrichtungen zu messen. Während in den Ballungsräumen der Anschluß an ein zentrales Wassernetz als Selbstverständlichkeit vorausgesetzt wird, ist die Bedarfsdeckung in wirt-

schaftlich geringer entwickelten Gebieten noch durch häufig vorzufindende Eigenförderungsanlagen, zumindest jedoch durch eine Reihe kleinerer Wasserwerke gewährleistet. Tatsächlich stehen in Agglomerationsräumen die Abnehmer in der Regel einer wesentlich geringeren Anzahl von Versorgungsunternehmen gegenüber als im ländlichen Raum. In München sind beispielsweise nur zwei Wasserversorgungsunternehmen tätig; von den in ganz Bayern erfaßten 3939 öffentlichen Wasserversorgungsunternehmen entfallen nur 44 auf die 59 Kreisstädte,[1] die übrigen Unternehmen verteilen sich auf die Landkreise. Somit ist mit steigender Ortsgrößenklasse die Tendenz zu einer sinkenden Anzahl der öffentlichen Wasserversorgungsunternehmen festzustellen.

Die wasserwirtschaftliche Erschließung in der Bundesrepublik liegt überwiegend in der Hand der Gemeinden,[2] so daß die unterschiedliche Finanzkraft unter anderem auch ein abweichendes regionales und überregionales Erschließungsniveau zur Folge hat.[3] Die Wasserbedarfsdeckung dürfte demnach weitgehend auf das örtliche Wasseraufkommen beschränkt sein. Das bedeutet auch, daß die industrielle Eigenförderung in manchen ländlichen Räumen noch eine wichtige Rolle spielt, eine Tatsache, die in Agglomerationen schon infolge der Ansiedlungsdichte sowie aufgrund der Beanspruchung der Wasserresourcen durch die öffentlichen Wasserversorgungsunternehmen für einen ansiedelnden Unternehmer nicht gegeben ist. Mit BODARWÉ ist daher "nur auf dem Lande und in kleineren Gemeinden ... der Mensch in der Lage, das von ihm benötigte Wasser selbst zu beschaffen".[4] Dies beruht nicht

---

1) Vgl. Öffentliche Wasserversorgung und öffentliches Abwasserwesen in Bayern im Jahre 1963, Hrsg. Bayer. Statistisches Landesamt, Heft 268 der Beiträge zur Statistik Bayerns, 1966, S. 18

2) Vgl. KNIEPMEYER, F. und RICHTER, H.: Die Wasserversorgung durch die Gemeinden, 2. neubearbeitete und erweiterte Auflage von Ludwig, W. und Odenthal, H., Köln 1962, S. 24

3) Vgl. KRAFT, J. und ROSENBAUM, H.: Die erforderliche Grundausrüstung ländlicher Räume, Teil II, Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen Nr. 1327, Köln und Opladen 1964, S. 43

4) BODARWÉ, H.: a.a.O. S. 8.

zuletzt auf der Eigenschaft des Grundwassers, das wegen seines Grundstromverlaufs auf breiten Flächen die Wassergewinnung durch viele kleinere Einzelbrunnen ermöglicht.[1)2)] Dieser Vorteil kann sich, abgesehen von der relativ hohen Kapitalbindung, die eine Grundwassereigenförderung in der Regel mit sich bringt, für einen gleichmäßigen Wasserbedarf zwar standortbegünstigend auswirken. Fraglich ist jedoch, ob diese Art von Wasserversorgung auch den in der industriellen Produktion häufig auftretenden Spitzenbedarf zu decken vermag. Eine ähnliche Unsicherheit ergibt sich bei direkter Eigenentnahme von Oberflächenwasser in Trockenzeiten.

Diese Nachteile zeigen deutlich, daß in industriell schwachstrukturierten Gebieten Engpässe auftreten können, die nur durch eine den Ballungsräumen vergleichbare zentrale Wasserversorgung mit entsprechenden Wasserspeichern zu vermeiden sind. Es ist daher nicht zu verkennen, daß trotz unausgeschöpfter Wasservorräte, allein aufgrund mangelnder Grundausstattung der Erschließungseinrichtungen Folgen zu gewärtigen sind, die die wirtschaftliche Entwicklung eines Gebietes ebenso nachteilig beeinflussen können, wie geographisch bedingte Wasserarmut. Es ist daher nicht zu bezweifeln, daß eine lückenhafte Wasserversorgung in strukturschwachen Gebieten einen der möglichen Hinderungsgründe für die Ansiedlung von Betrieben darstellt, auch wenn deren Produktionstechniken zwar nicht vorherrschend von örtlichen Wasseraufkommen abhängen, jedoch eine gesicherte Wasserversorgung voraussetzen. Schon aus diesem Grund besteht die Gefahr, daß Unternehmen mit einem unter Umständen anspruchslosen Niveau langfristig die Wirtschaft dieses Gebietes einseitig kennzeichnen, wovon letztlich eine nicht erwünschte Entwicklung und eine unausgeglichene konjunkturelle Beschäftigungslage die Folge wäre.

---

1) Vgl. BURMEISTER, H.: Wasserwirtschaftliche Probleme großstädtischer und industrieller Ballungsräume, Bremen-Horn 1955, S. 48.

2) Im Gegensatz dazu bildet das Wasseraufkommen aus Oberflächengewässern natürliche und/oder künstliche Schwerpunkte.

bb) Qualitative Merkmale der Wasserversorgung

Die Wasserqualität eines Raumes steht ebenso wie seine Quantität in einem unmittelbaren Zusammenhang mit seiner Besiedelungsdichte. Bei der Deckung des Wasserbedarfs beispielsweise durch Grundwasser, unabhängig davon, ob es sich dabei um Eigen- oder Fremdbezug handelt, erfolgt bei einer normalen Bodenbelastung die Brunnenlegung nur 3 - 4 m unter dem niedrigsten Grundwasserspiegel.[1] Diese als üblich angesehene Bohrtiefe wird sich mit zunehmender Ballung bzw. mit zunehmender Verschmutzung der Oberfläche erhöhen, so daß den wirtschaftsschwächeren Gebieten aufgrund ihrer noch geringen Besiedelungsdichte ein standortbezogener Vorteil hinsichtlich der Wasserqualität erwächst.

Ähnliches gilt für die Nutzung des Oberflächenwassers, dessen Qualität mit seiner Belastung variiert,[2] da Flüsse oder Seen häufig sowohl als Wasserspender für industrielles Brauchwasser dienen, als auch zum Ableiten von Abwasser verwendet werden. Es kann daher angenommen werden, daß bei niedrigem Industriebesatz eines Gebietes und bei geringerer Inanspruchnahme der Oberflächengewässer als sogenannte Vorfluter ihre Qualität hochwertiger einzuschätzen ist, als die in industriellen Agglomerationsgebieten.

Die qualitative Wasserversorgung ist in wirtschaftlich schwachen Gebieten nicht als einheitlich gesichert zu betrachten. Einerseits stehen die technischen Vorkehrungen für die Gewährleistung einer gleichmäßigen Deckung differenzierter betrieblicher Qualitätsbedarfe erst in den Anfängen. Andererseits spricht die noch geringe Inanspruchnahme des Wasserdargebots für eine zunächst noch ausreichende Versorgung mit Grundwasser. Solange demnach das örtliche Grundwasser den privaten und industriellen Bedarf zu decken vermag, wird es wegen seiner Trinkwasserqualität auch jeden betrieb-

---

1) Vgl. STRELL, M.: Wasser und Abwasser, Reinhaltung der Gewässer, München 1955, S. 28.

2) o.V. betrifft: Umweltschutz, Sofortprogramm der Bundesregierung Öffentlichkeitsarbeit des Bundesinnenministeriums, Heft 3, 1970, S. 20.

lichen Anforderungen entsprechen. Daß dies im ländlichen Raum in der Regel noch zutrifft, beweist eine Erhebung des Bayerischen Statistischen Landesamtes, wonach zumindest im Jahre 1966 die öffentlichen Wasserversorgungsunternehmen in Bayern bis auf einige Städte (Hof, Nürnberg, Schweinfurt, Lindau) den Wasserbedarf aus Grundwasservorräten decken.[1] Langfristig ist jedoch mit zunehmender Industrialisierung eine grundlegende Änderung in der Wasserversorgung zu erwarten. Die Rückhaltung des Grundwassers für Trinkwasserzwecke verlangt eine Umorientierung des Wasserdargebots durch Oberflächenwasser und damit eine verstärkte technische Verfahrensweise in der Gewährleistung der industriell beanspruchten Wasserqualitäten. Die ehemals grundwasserorientierte Standortkalkulation muß sich somit den veränderten Bedingungen anpassen. Das bedeutet, daß unter Umständen Eigenförderungsanlagen, die den ursprünglichen Gegebenheiten des Gebietes entsprachen, mit dem Zwang zum Anschluß an ein öffentliches Versorgungsnetz hinfällig werden und häufig als Fehlinvestitionen anzusehen sind.

c) Einwirkungen der Raumordnungsmaßnahmen auf die Wasserversorgung

ca) Einwirkungen auf die Quantität und Qualität der Wasserversorgung

Die Wasserversorgung,wie auch die übrigen Infrastrukturbereiche, ist der Faktor, der standortpolitisch in einem Raum die größten Wechselwirkungen auszulösen vermag. Abgesehen von der Veränderlichkeit des Wasserbedarfs bei der Entwicklung sowohl der Produktionsverfahren als auch der Produkte selbst, geht von der Wassererschließung und -versorgung eine raumfüllende und betriebswirtschaftspolitische Wirkung aus, soweit diese auf die ökonomische und soziale Entwicklung eines Gebietes ausgerichtet ist. Andererseits vermag das Wasser unter sonst gleichbleibenden Voraussetzungen in einer sachgerechten Nutzungsmöglichkeit die Wirtschaftsentwicklung eines Raumes in gewissem Umfang zu gestalten. Diese enge Verknüpfung der Wasserversorgung mit dem Wertschöpfungsprozeß eines Raumes läßt erkennen, daß durch ihre Beeinflussung raumordnerische Effekte erzielt werden, die

---

1) Öffentliche Wasserversorgung a.a.O. S. 18 - 21.

letztlich zur Dezentralisation von Industrieansiedlungen führen müßten. Allerdings kommt es dabei nicht auf die naturgegebenen Wasservorräte im bestehenden Verhältnis zur Besiedlungsdichte allein an, das sich zunächst als ausreichend erweisen kann, sondern vornehmlich auf die zukünftigen Ausschöpfungsmöglichkeiten. Um die Sicherheit der Wasserversorgung sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht zu gewährleisten, gilt es zunächst "in hydrologisch geeigneten Bereichen Grundwasservorkommen neu zu erschließen" ... und "Grundwasserreserven besonders zu schützen".[1)]

Im Zusammenhang mit dem Übergang von der Grundwasser- zur Oberflächenwassernutzung ist der Bau von Talsperren,[2)] Staubecken und Stauseen zu forcieren. "Zentren mit Gewerbefunktionen sollten vorrangig an Leitungen des überregionalen Versorgungsnetzes angeschlossen werden."[3)]

Die letzte Entwicklungsstufe der gebietsweisen Sicherstellung der Wasserversorgung ist auch in einem organisatorisch überörtlichen Zusammenschluß der einzelnen Versorgungseinrichtungen zu einem Gruppenverbund zu sehen. Zur Erläuterung sei auf die wasserwirtschaftlichen Besonderheiten mit ihren standortpolitischen Auswirkungen in den Ansiedlungsgebieten des Bayerischen Waldes hingewiesen. Dort haben bereits im Jahre 1965 11 Landkreise, die dem Zweckverband "Fernwasserversorgung Bayerischer Wald" angehören, mit dem Bau von Wasserleitungen begonnen, die dem künftigen Bedarf gerecht werden sollen.[4)] Erst durch eine solche zukunftsorientierte Maßnahme wird die Grundlage für eine dauerhafte Industrieansiedlung geschaffen, so daß betriebswirtschaftliche und landesplanerische Zielsetzungen übereinstimmen.

---

1) Raumordnungsbericht 'Unterer Bayerischer Wald' a.a.O. S. 401.

2) Vgl. BURMEISTER, H.: a.a.O. S. 69.

3) Raumordnungsbericht 'Unterer Bayerischer Wald' a.a.O. S. 402.

4) Ebenda S. 404 f.

cb) Beurteilung der Maßnahmen nach ihrer zeitlichen Wirksamkeit

Die kurzfristigste raumordnerische Einflußnahme im Rahmen der Ansiedlungspolitik muß in einem Gebiet, in dem bislang nur wenig Voraussetzungen für eine gesicherte Wasserversorgung gegeben sind, darin bestehen, die wasserorientierten ansiedlungswilligen Industrien in die Nähe des größten Wasseraufkommens, d.h. beispielsweise an Flüsse oder Seen, zu bringen. Hierbei muß natürlich berücksichtigt werden, daß auch die übrigen Standortbedingungen, von denen die Lebensfähigkeit eines Unternehmens abhängt, an diesem Ort weitgehend erfüllt sind. Ähnliche Überlegungen gelten für die grundwasserorientierten Betriebe. Für diese sind vornehmlich solche Standorte relevant, an denen durch eine mögliche betriebliche Eigenförderung Resourcen noch ausschöpfbar sind. Wegen der großen Kapitalbindung von betriebseigenen Förderungsanlagen, die sich unter Umständen mit Aufbereitungsanlagen koppeln lassen, können regionalpolitisch gezielte Standortplanungen durch staatliche Finanzierungshilfen unterstützt werden, insbesondere dann, wenn sie in raumwirtschaftliche Zielsetzungen fördernd eingreifen.

Bei diesen Maßnahmen ist auf den Bedarf der Landwirtschaft und auf den für Erholungszwecke Rücksicht zu nehmen. Während der landwirtschaftliche Wasserbedarf aufgrund der bereits bestehenden Struktur leichter abzuschätzen ist, dürfte hinsichtlich der zu erwartenden Entwicklung auf dem Fremdenverkehrssektor, dem in wenig industrialisierten Räumen zudem eine wachsende Bedeutung zukommt, der zukünftige Wasserbedarf eine noch relativ unbekannte Größe sein.

Unter der Voraussetzung einer steigenden wirtschaftlichen Entwicklung industriell schwach strukturierter Gebiete sind diese kurzfristig wirksamen Raumordnungsmaßnahmen zwangsläufig als Zwischenlösungen anzusehen, die jedoch wegen einer schnelleren Ankurbelung des Industrialisierungsprozesses unerläßlich sind. Um einerseits der als langfristige Lösung vorgesehenen großräumigen Erschließungsplanung nicht entgegenzuwirken und um andererseits den angesiedelten Unternehmen die Umstellung auf ein geschlossenes Wassernetz nicht unnötig zu erschweren, gilt es, jeden raum-

ordnerisch orientierten kurzfristigen "Mitteleinsatz ... auf die langfristige Endkonzeption"[1] auszurichten.

d) Preisbildung in der Wasserversorgung

da) Allgemeine Grundlagen für die Preisbildung in Abhängigkeit vom Standort

Der Markt für die Wasserverbrauchseinheiten ist in der Regel durch eine Monopolstellung des Angebots bestimmt, das vornehmlich durch die Gemeinde bzw. Gemeindeverbände ausgenutzt wird. Insoweit greifen bei der Preisbildung weniger marktechnische Überlegungen als wirtschafts- und sozialpolitische Zielsetzungen Platz. Dabei spielt die Zusammensetzung der Nachfrager nach Verwendungszwecken eine entscheidende Rolle. Die Preisfindung wird deshalb nicht nur die Quantität und Qualität des geförderten Wassers berücksichtigen, sondern vor allem auch nach ihrer Bedeutung für die einzelwirtschaftliche Standortkalkulation bemessen. Die Preisgestaltung richtet sich somit im einzelnen nach den Erschließungskosten. Diese gestalten sich hinsichtlich der Gewinnungs-, Aufbereitungs- und Verteilungsinvestitionen[2] je nach quantitativem und qualitativem Wasservorrat unterschiedlich. Dabei ist jedoch nicht von Grundsätzen auszugehen, "die von der Industriebetriebslehre oder von einer sich vornehmlich am Industriebetrieb orientierenden sogenannten Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre entwickelt worden sind, für Industriebetriebe zwar gelten", auf öffentliche Betriebe angewandt "aber zu einzelwirtschaftlichen oder gesamtwirtschaftlichen Rückschritt oder zu beidem führen."[3] Vielmehr gilt es auch

---

1) Raumordnungsbericht 'Unterer Bayerischer Wald', a.a.O. S. 402.

2) Zu diesen Überlegungen vlg. auch DIDDEN, R.: Konzessionsabgaben der Energie- und Wasserversorgungsunternehmen, Schriftenreihe des Energiewirtschaftlichen Instituts an der Universität Köln Bd. I, Hrsg. Wessels, T., München 1952, S. 137.

3) OETTLE, K.: Die Dienstbereitschaft in einzelwirtschaftlicher und gesamtwirtschaftlicher Sicht, in: Linhard, H., Penzkofer, P. und Scherpf, P. (Hrsg): Dienstleistungen in Theorie und Praxis. Otto Hintner zum 70. Geburtstag, Stuttgart 1970, S. 16 - 36; hier S. 17.

kostenunabhängige Faktoren, wie etwa die regionalbedingte Nachfrageelastizität zu berücksichtigen. Vor allem ist aber die Festsetzung des Wasserpreises in ihrer Auswirkung auf die einzelwirtschaftliche Standortkalkulation zu beachten, um auf diese Weise die Standortbedingungen für Gewerbebetriebe zu sichern und zu verbessern. So betrachtet erweist sich die Preissetzung für die Wassereinheit als erstrangiges Instrument der Raumordnung auf der Ebene der Gemeinden.

db) Besonderheiten der Preisbildung bei der Wasserversorgung in industriell schwach strukturierten Gebieten

Bei der Wasserpreisbildung in wirtschaftsschwächeren Gebieten sind in der Regel die gleichen Faktoren zu berücksichtigen wie bei der in Agglomerationsräumen. Die regionalbedingten natürlichen Vorgaben einerseits und die Ansiedlungsdichte andererseits werden dabei die Höhe der einzelnen Investitionsbereiche variabel halten bzw. unter Umständen einige Prozesse - beispielsweise die Aufbereitung bei guter Wasserqualität - ausschliessen können. Die Größe der Anlagen richtet sich nach der quantitativen und qualitativen Nachfrage, wobei der Spitzenbedarf die entscheidende Maßgröße bildet. Um dies zu verdeutlichen, sollen im folgenden die preisbildenden Faktoren - Gewinnung und/oder Aufbereitung, Verteilung, Anschluß, Wasserspeicherung - hinsichtlich ihrer regionalbedingten unterschiedlichen Aufwandsgrößen im einzelnen erörtert werden.

Das Grundwasser ist neben dem Quellwasser das qualitativ hochwertigste, seine Gewinnung ist jedoch eine der kostspieligsten.[1] Die Investitionsintensität wächst mit zunehmender Bohrtiefe, die wiederum von dem Verschmutzungsgrad der Oberfläche abhängig ist. Somit wird in Agglomerationsräumen infolge der starken Bodenbelastung der verwendbare Grundwasserspiegel erheblich tiefer liegen als der in geringer besiedelten Gebieten,

1) Vgl. BURMEISTER, H.: Wasserwirtschaftliche Probleme großstädtischer und industrieller Ballungsräume, Bremen-Horn 1955, S. 70

wodurch eine kapitalintensivere Bohranlage oder zum Ausgleich für eine schlechtere Grundwasserqualität eine Aufbereitungsanlage erforderlich wird. Davon abgesehen ist auch der Preis für das Grundstück, auf dem die Anlage zu erstellen ist, in wirtschaftsschwachen Gebieten entsprechend zu veranschlagen.

Der Investitionsbedarf bei der Oberflächenwassergewinnung richtet sich in erster Linie nach der von der Entnahmestelle zum Standort des Verbrauchers bestehenden Entfernung sowie nach dem dabei zu überwindenden Gefälle. Je größer die Entfernung und je geringer das Gefälle ist, umso stärker müssen die Pumpanlagen ausgerüstet werden.[1] Diese Merkmale gelten allgemein und können nicht als Kriterien wirtschaftlich weniger entwickelter Räume bzw. von Agglomerationsgebieten angesehen werden. Insoweit bilden sie auch kein Spezifikum der Wasserpreisbildung aus raumordnerischer Sicht. Anders verhält es sich jedoch bei der Qualität des Oberflächenwassers, das je nach Belastung durch Abwasser und damit auch hinsichtlich seiner Aufbereitung unterschiedliche Investitionen erfordert.[2]

Insgesamt betrachtet kann angenommen werden, daß, abgesehen von geologischen und hydrologischen Besonderheiten, allein wegen der geringeren Belastung der Wasserqualität in wirtschaftsschwächeren Gebieten bei der Gewinnung gegenüber dem Ballungsraum Investitionsvorteile bestehen, die sich auch bei kostenechter Preisgestaltung günstig auswirken dürften.

Die preisbestimmenden Faktoren bei der Wassergewinnung sind sowohl bei Eigen- als auch bei Fremdbezug zu berücksichtigen. Fraglich ist nur, ob im Falle der Eigenförderung der Preis pro Verbrauchseinheit infolge man-

---

1) Vgl. o.V.: Water for Industrial Use, United Nations Publication, Departement of Economic and Social Affairs, New York 1969, S. 9

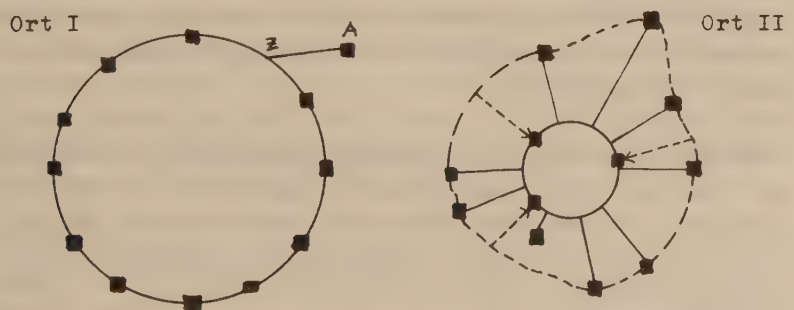
2) Es sei der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, daß ggf. eine Wasserentnahme am Oberlauf eines fließenden Gewässers in jedem Fall ein kostensparenderes Aufbereitungsverfahren bewirken wird, da an dieser Stelle der Verschmutzungsgrad in der Regel niedriger ist.

gelnder Ausnutzung der Anlagen - insbesondere bei mittlerem Bedarf - nicht unverhältnismäßig hoch ausfallen dürfte. Hoher Kapitaleinsatz, die damit verbundenen Abschreibungen sowie Wartungskosten und gegebenenfalls Zinsen für Fremdkapital kompensieren unter Umständen Vorteile besserer Wasserqualitäten.

Bei der Inanspruchnahme eines zentralen oder überörtlichen Verteilungsnetzes bestimmen Rohrlänge und Rohrdurchmesser die entscheidensten Investitions- und damit preisbildenden Faktoren. Der hierzu notwendige Investitionsaufwand wird sich bei kostenechter Preisgestaltung anteilmäßig auf die durchlaufende Wassermenge verteilen, d.h. daß der Wasserpreis mit zunehmender Beanspruchung zunächst sinkt.[1] Da zwischen der Entfernung von der Wassergewinnungsstelle zur verbrauchten Menge ebenfalls ein Bezug feststellbar ist, dürfte es beim Verteilernetz in Räumen mit geringerer Wasserabnahme nur schwerlich zu einer Kostendegression kommen.

Ein ähnliches Ergebnis tritt ein, wenn sich das Leitungsnetz infolge unrationeller Anordnung der abnehmenden Gewerbebetriebe stark ausdehnt. Zur Veranschaulichung einer solchen Situation dient ein Vergleich von zwei Orten, die durch unterschiedliche Verteilung der Abnehmer gekennzeichnet sind.

Darstellung Nr. 5
Gestaltung von Versorgungsnetzen



1) Vgl. FLECKENSTEIN, K.: Stellung und ökonomische Gestaltungskräfte der öffentlichen Versorgungswirtschaft im Industrialisierungsprozeß, Köln und Opladen 1968, S. 134 f.

In Ort I wird aufgrund der konzentrierteren Anordnung der Benutzer ein günstigeres Verhältnis von durchlaufender Wassermenge zur Rohrlänge bestehen als in Ort II, dessen Standortverteilung eine große Anzahl von Sonderleitungen bedingt. In Ort I ist somit insgesamt auch eine stärkere Kostendegression zu erreichen als in Ort II. Trotzdem kann sich auch in Ort I infolge der Sonderleitung für Standort des Abnehmers A der Preis pro entnommener Wassereinheit entweder gleichmäßig für alle Nutzer oder nur für den weiter außerhalb liegenden Betrieb A erhöhen. Entscheidend hierfür ist das jeweils angewendete Kostenrechnungsverfahren.

Bei direkter Zurechnung der Sonderleitung nur auf den verursachenden Abnehmer erhöht sich der Preis im Verhältnis der längeren Zuleitungen, wie beispielsweise in Ort I für den Abnehmer A. Er wird die Kosten der Rohrlänge A - Z allein tragen müssen und kommt erst bei Z in den Bereich der Kostendegression. Wird hingegen bei der Preisermittlung das Umlageverfahren angewandt, so erhöht sich in Ort I und Ort II der Wasserpreis gleichmäßig für alle am Wassernetz angeschlossenen Verbraucher. Dabei kommt in Ort II eine geringere Kostendegressionzum tragen als in Ort I, da hier nur eine relativ geringe Anzahl von Abnehmern den inneren Kreis des Versorgungsnetzes in Anspruch nimmt. Verlegt man, wie beispielsweise in Ort II, das Versorgungsnetz in einem größeren Radius, so dehnt sich das Versorgungsnetz dem Umfang nach aus und für die ehemals zum inneren Kreis gehörenden wenigen Abnehmer werden Sonderleitungen nötig. In diesem Zusammenhang sei noch darauf hingewiesen, daß sich die Investitionskosten insgesamt erhöhen, wenn ein getrenntes Versorgungsnetz für Trink- und Brauchwasser einzuplanen ist.[1)]

Somit kann festgestellt werden, daß der Wasserpreis mit der Abnahmemenge bzw. Anzahl der Nutzer einerseits und der Anordnung der Abnehmer im Raum andererseits variiert. Daraus leitet sich die Erkenntnis ab, daß der raum-

---

1) Vgl. HERRMANN, W.: Die öffentliche Wasserversorgung, in: Der Volkswirt, Beilage Wasserwirtschaft, 9.Jg. Mai 1955, Heft Nr. 18, S. 12.

ordnerische Einfluß nicht allein in einer optimalen quantitativen und qualitativen Wasserversorgung eines Raumes besteht. Vielmehr muß die Grundlage für einen angemessenen Wasserpreis schon bei der Zielvariation der Industriestandorte beginnen.

Die exponierte Lage des Benutzers eines öffentlichen Versorgungsnetzes wirkt sich nicht zuletzt auch bei den vom Abnehmer zu leistenden Baukostenzuschüssen und den Anschlußkosten aus. Liegt das Betriebsareal noch in einer im Bebauungsplan festgelegten Straße, so beschränkt sich der vom Abschlußnehmer zu leistende Baukostenzuschuß auf den Grundpreis und den Meterpreis, das ist der Preis "für jede 15 m überschreitende Meter Strassenfrontlänge des anzuschließenden Grundstückes zusätzlich".[1] Im Meterpreis sind neben den Materialkosten der Stundenlohn für den Stadtwerksmonteur und der Erdarbeiterecklohn berücksichtigt.[2] Weit größer sind die Kosten für ein anzuschließendes Grundstück, das außerhalb des Bebauungsplanes liegt. Die dabei entstehenden Selbstkosten setzen sich aus den Werkstoffeinkaufspreisen, den reinen Löhnen zuzüglich einem von der Gemeinde zu bemessenden Beitrag auf diese beiden Faktoren sowie für alle sonstigen Kosten einschließlich der sozialen Abgaben zusammen.[3] Die Anschlußkosten, die sich hinsichtlich Grund- und Meterpreis[4] aus ähnlichen Faktoren zusammensetzen wie die Baukostenzuschüsse, sind ganz oder teilweise im voraus an das Wasserwerk zu leisten.

Ähnlich wie bei der Nutzung des Verteilungsnetzes sind Bau- und Anschlußkosten insbesondere bei industriellen Streusiedlungen relativ hoch, da sich Rationalisierungserfolge, die sich aus der Besiedelungsdichte ergeben, in industriell schwach strukturierten Gebieten häufig nicht erreichen lassen. Es ist auch fraglich, ob die in wirtschaftsschwachen Gebieten niedrigen

---

1) KNIEPMEYER-RICHTER: Die Wasserversorgung durch die Gemeinden, 2. von Ludwig, W. und Odenthal, H. neubearbeitete Auflage, Köln 1962, S. 198.

2) Ebenda S. 198.

3) Ebenda S. 199.

4) Ebenda S. 199 ff.

Löhne, die einen gewissen Teil der Anschlußkosten bilden, einen Ausgleich ermöglichen. Ganz abgesehen davon, hängen die jeweils in Rechnung gestellten Anschlußkosten weitgehend von der Handhabung der Gemeinden ab, die über einen Spielraum verfügen, der zwischen Verrechnung der Vollkosten und völligem Verzicht liegen kann.[1] Um raumordnerischen Industrialisierungsbestrebungen entgegenzukommen, ist aufgrunddessen mit entsprechenden Zugeständnissen der Gemeinden zu rechnen.

Die Erschließung eines Raumes durch ein zentrales Versorgungsnetz steht im engen Zusammenhang mit dem Bau von Staubecken im Rahmen "der Wasserrückhaltepolitik", die "heute z.B. nicht mehr allein eine Frage der Energiegewinnung"[2] ist, sondern eine vorrangige Bedeutung bei der Sicherheit der Wasserbevorratung einnimmt. Das gilt insbesondere dann, wenn mit einem periodisch großen Wasserverbrauch gerechnet werden muß. Die Investitionskosten, die erklärlicherweise sehr hoch sind, werden ebenfalls weitgehend über den Wasserpreis hereinzuholen sein. Eine andere Form der Kostendeckung können Genossenschaften organisieren, zu denen sich Wasserentnehmer als Beitragszahler zusammenschließen. Durch die zu zeichnenden Genossenschaftsanteile werden die Grundinvestitionen finanziert, so daß fortan nur die laufenden Kosten auf die Mitglieder umgelegt werden müssen. Ein Beispiel bildet der Ruhrtalsperrenverein.[3]

Die einzelnen Faktoren der Wasserversorgung, die sich, um es noch einmal hervorzuheben, in Wasseraufkommen, Gewinnung, Aufbereitung, Verteilung,

---

1) Vgl. MÜLLER, G. und HESSING, F.-J.: Kostenträger der Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung. Ein Beitrag über die Zusammenhänge zwischen großstädtischer Ballung und 'social costs', in: Mitteilungen aus dem Institut für Raumforschung, Heft 44, Bad Godesberg 1962, S. 70.

2) GUTHSMUTHS, W.: Zur Problematik der Wasserrahmenplanung, Sonderdruck aus Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, 9. Jg. 1965, Heft 3, S. 217.

3) Vgl. BURMEISTER, H.: a.a.O. S. 53.

Rationalisierung im Wasserversorgungsprozeß und Wasserverbrauch (mehrfache Nutzung des Wassers[1] durch entsprechende Aufbereitung), niederschlagen, lassen zunächst einmal eine Kostendegression je nach Grad der Ausnutzung der Versorgungseinrichtungen zu. Insoweit ergibt sich die Möglichkeit zu einer Staffelung der Wasserpreise je nach Verbrauchsmenge. Die Preise für die abgenommene Wassermenge für Großverbraucher liegen daher außerhalb der üblichen Tarife und werden durch Sondervereinbarungen bestimmt.[2] Diese Differenzierung verstärkt sich durch das räumlich bedingte unterschiedliche Ausmaß der Investitionskosten für die Wasserversorgungseinrichtungen. Mit BURMEISTER sind also "die Produktionskosten ... eine Funktion der örtlichen Verhältnisse".[3]

Über diese Differenzen hinaus können die Wasserversorgungsunternehmen aus ihrer Monopolstellung heraus in den durch Demarkations- und Konzessionsverträge festgelegten Versorgungsgebieten die Preise für den Verbraucher in gewissem Umfang variabel gestalten.[4] Je stärker also das staatliche und im engeren Sinn auch das gemeindliche Aufsichtsrecht zum tragen kommt, umso elastischer ist dieser Ermessensspielraum mit raumordnerischen Zielsetzungen zu koordinieren. Dabei muß nicht von betriebswirtschaftlicher Preiskalkulation, die einerseits die Investitionskosten als Fixkosten und andererseits die sich mit der produzierten Menge verändernden Kosten zu berücksichtigen hat, abgewichen werden. Vielmehr ist denkbar, daß man auf eine Gewinnerzielung, ja sogar auf eine Verzinsung des eingesetzten Kapitals verzichtet,[5] um den Preis in einer Höhe zu halten, der raumordnerisch als günstig erscheint.

---

1) Vgl. HORST, H.: Gewässerkunde und Wasserwirtschaft, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Hannover 1966, Sp. 607.

2) Vgl. MÜLLER, G. und HESSING, F.-J.: a.a.O. S. 37.

3) BURMEISTER, H.: a.a.O. S. 70.

4) Vgl. FLECKENSTEIN, K.: a.a.O. S. 56.

5) Vgl. BURMEISTER, H.: a.a.O. S. 71; vgl. auch HESSELBACH, W.: Die gemeinwirtschaftlichen Unternehmen, Frankfurt/Main 1966, S. 87.

Letzten Endes ist vom Standpunkt der Gemeinden eine Wasserversorgung in quantitativer und qualitativer Hinsicht gewährleistet, wenn sie einmal den Ansprüchen der bestehenden und noch anzusiedelnden Verbraucher entspricht und zum anderen zu einem Preis abgegeben wird, der, wenn auch nicht niedriger, so zumindest gleich hoch liegt wie in Agglomerationsräumen. Auf diese Weise erscheint es möglich, die Wirkung des Wasserpreises auf die Standortkalkulation der Unternehmungen entweder zu neutralisieren oder aber zu einem stimulierenden Moment werden zu lassen.

2. Wasserentsorgung

a) Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die Wasserentsorgung in Abhängigkeit vom Standort

aa) Kriterien der quantitativen Anforderungen

Der natürliche Kreislauf des Wassers verläuft in folgenden voneinander unterscheidbaren Phasen: Niederschlag, Abfluß, Versickerung und Verdunstung.[1] Diese Phasenfolge wird durch die Wassernutzung unterbrochen, die sich zwischen den Teilprozessen Niederschlag und Abfluß vollzieht. Je länger das Wasser auf diese Weise dem Kreislauf entzogen und je stärker es dabei verunreinigt wird, desto höhere Anforderungen sind an die natürlichen Vorgaben des Vorfluters oder ersatzweise an technische Einrichtungen zu stellen, um den Eingriff in den natürlichen Kreislauf auszugleichen. Insoweit ist die Beseitigung des im Zuge von Betriebsprozessen verbrauchten Wassers ein gesamt- wie ein einzelwirtschaftliches Problem. Gesamtwirtschaftlich betrachtet wirkt die Abwasserbeseitigung sich auf Landschaft und Umwelt aus, wobei dem Verschmutzungsgrad entscheidendes Gewicht zukommt, da verunreinigtes Wasser, einmal in den Kreislauf geraten, die Qualität - und damit die nutzbare Menge - des Wasseraufkommens schlechthin vermindert. Vom Standpunkt der Einzelwirtschaft aus ist die Beseitigung des Abwassers zunächst eine Frage der anfallenden Mengen, des Verschmutzungsgrades sowie der zur Beseitigung aufzuwendenden Kosten.

---

1) Vgl. HEYN, E.: a.a.O. S. 2.

Die gesamtwirtschaftliche Problematik wird häufig nicht in die wasserwirtschaftlichen und standortpolitischen Überlegungen einbezogen. Aus einer unsachgerechten Abwasserbeseitigung kann jedoch eine gesamtwirtschaftlich unerwünschte Verringerung der brauchbaren Wassermenge folgen, die bei der Wassergewinnung als einzelwirtschaftliches Faktum zu berücksichtigen ist. Aufgrund dieses engen Ineinandergreifens gesamt- und einzelwirtschaftlicher Daten hinsichtlich der Bedarfsdeckung der wasserwirtschaftlichen Anforderungen ist IMHOFF beizupflichten, der der Installierung eines Entwässerungsnetzes zeitlich eine Vordringlichkeit vor der des Wasserversorgungsnetzes einräumt.[1)]

Der Zwang zur Beseitigung der anfallenden Abwassermengen wächst in gleichem Ausmaß wie die Notwendigkeit, die industriellen Produktionsprozesse ausreichend mit Wasser zu versorgen. Wegen der in den einzelnen Betrieben unterschiedlich anfallenden Abwassermengen wird auch deren Beseitigung eine den jeweils geltenden betriebsindividuellen Bedingungen entsprechende Berücksichtigung in der Standortkalkulation finden müssen.

Besteht eine quantitative Frischwasser- und damit auch eine entsprechende Abwasserorientierung, dann werden zunächst Größenordnungen, wie die der natürlichen und künstlichen Voraussetzungen der regionalen Abwasserbeseitigung über die jeweilige Standortgunst eines Raumes entscheiden. Die natürlichen Vorgaben können durch eine ausreichende Belastbarkeit der Vorfluter gewährleistet sein, wobei nicht zu verkennen ist, daß das Ausmaß des Vorfluters - stärkerer oder schwächerer Wasserlauf - in gewisser Weise durch sein qualitatives Niveau, d.h. durch ein hohes Selbstreinigungsvermögen, ausgeglichen werden kann. Die künstlichen Voraussetzungen bestehen in örtlichen oder überörtlichen Entwässerungsanlagen, die die bei der natürlichen Abwasserbeseitigung wirksamen Kräfte unterstützen oder ersetzen. Inwieweit die quantitativen Anforderungen der Abwasserbeseitigung erfüllt werden, hängt letzten Endes von der Relation ab, in der die örtlichen Entsorgungsan-

---

1) Vgl. IMHOFF, K.: Taschenbuch der Stadtentwässerung, 22. verb. Aufl., München-Wien 1969, S. 9.

lagen zu der verbrauchten Wassermenge stehen. Dabei ist davon auszugehen, daß die natürlichen Faktoren der Abwasserbeseitigung durch die begrenzten Erweiterungsmöglichkeiten bei zunehmender Ansiedlungsdichte eher zu Mißverhältnissen in der Entsorgung führen als die künstlichen, die in einer sachgerechten Anordnung dem räumlichen Bedarf elastischer angepaßt werden können.

ab) Kriterien der qualitativen Anforderungen

Nach KOBLOCH können folgende Abwasserarten unterschieden werden:

"1. Regenwasser
   1.1. von Grundstücken
   1.2. von öffentlichen Verkehrsflächen (Straßen, Parkplätzen u.s.w.)
2. Schmutzwasser
   2.1. gewerbliche Abwässer
   2.2. sonstige Abwässer (z.B. von Haushalten)
3. Grundwasser"[1)]

Beim gewerblichen Abwasser, das in diesem Zusammenhang insbesondere in drei Arten zu unterscheiden ist, interessieren insbesondere das Belegschaftswasser, das Betriebswasser und das Kühlwasser.[2)]

Je nach Art der angewandten Produktionstechnik und des Produktionsverfahrens werden unterschiedliche Anforderungen an die Entwässerungseinrichtungen gestellt[3)], die in einer groben Einteilung einmal durch stoffliche Anreicherungen im Abwasser, zum anderen durch ihren Erwärmungsgrad bestimmt werden. Für die qualitativen Merkmale der Beschaffenheit des Ab-

---

1) KNOBLOCH, G.: Beiträge und Gebühren für Abwasseranlagen, 1969, S. 17.

2) Vgl. o.V.: Leitfaden zur Industrieansiedlung, Hrsg. Bundesverband der Deutschen Industrie e.V., Deutscher Gemeindetag, Deutscher Industrie- und Handelstag, Deutscher Landkreistag, Bergisch-Gladbach 1967, S. 25.

3) Vgl. o.V.: Stadtentwässerung München, Hrsg. Baureferat, Abt. Stadtentwässerung der Landeshauptstadt München 1969, S. 90.

wassers sind die korrespondierenden Entsorgungsvorgaben entweder in den natürlichen Voraussetzungen der Vorfluter oder alternierend hierzu in den Kläranlagen sowie in den Wärmereglern für das Kühlwasser zu sehen. Eine verminderte bzw. eine extensive Nutzung von künstlichen Entwässerungseinrichtungen in Form von Klär- und Kühlanlagen ist daher nur dann möglich, wenn die Wasserführung und das Selbstreinigungsvermögen des Vorfluters ausreichen. Dabei geht man heute in der Regel von einem zulässigen Verdünnungsverhältnis von 1 : 1000 aus. Ebenso darf die Temperatur des Vorfluters durch das Einleiten von warmen Abwassern 26 - 28° C nicht übersteigen, damit keine empfindliche Schädigung des Reinigungsträgers eintritt.[1)]

Für die Belastbarkeit der Vorfluter ist jedoch auch die Art der gemeindlichen Ansiedlungen entscheidend. Eine räumlich begrenzte starke Industrieallokation wird durch die Menge des eingeleiteten Schmutzwassers den Gütegrad des Vorfluters erheblich beeinträchtigen. Andererseits kann eine Zusammenleitung industriellen mit meist weniger verunreinigten Abwassern der Haushalte ein besseres Verdünnungsverhältnis hervorrufen. Diese Handhabung vermag in einem gewissen Umfang die Anforderungen an den Vorfluter oder an das Klärverfahren vermindern, so daß Rückwirkungen von der Besiedelungsstruktur auf die industrielle Abwasserbeseitigung nicht auszuschließen sind. Nicht zuletzt bestimmen die Qualität des Vorfluters bei der Einleitstelle und die Anforderungen, die in seinem Unterlauf noch an ihn gestellt werden, über die anzuwendenden Klär- und Reinigungsverfahren.

Diese Überlegungen lassen erkennen, daß die einzelwirtschaftlichen Anforderungen an die Abwasserbeseitigung in umso höherem Maße vom Standort abhängen, je stärker die Abwasserbeseitigung auf die örtlichen - insbesondere natürlichen - Vorgaben gestützt ist. Diese Abhängigkeit wird demnach mit der Belastbarkeit der Vorfluter und mit der an seiner Belastung beteiligten Komponenten variieren. Die Bindung an die naturgegebenen örtlichen Entwässerungsvoraussetzungen verringert sich tendenziell mit zunehmender Ablösung durch ein überörtliches Entsorgungsnetz bzw. durch eine

---

1) Vgl. STRELL, M.: a.a.O. S. 163.

örtliche Kläranlage. Aus diesem Grunde verbinden überregionale Entsorgungseinrichtungen durch ihre ausgleichende Wirkung schwerpunktartig auftretende Schwierigkeiten. Dabei ist zu unterstellen, daß auch die örtlichen Kläranlagen und die räumliche Ausdehnung des Entsorgungsnetzes einander bedingen. Diese Annahme ist deshalb gerechtfertigt, weil eine örtlich ausreichende Klärung des Abwassers die Inanspruchnahme entfernterer Vorfluter nur in beschränktem Ausmaße erforderlich machen.

b) Analyse der Wasserentsorgung in industriell schwachstrukturierten Gebieten

Gehen wir von der Tatsache aus, daß sich die Agglomerationszentren vorwiegend unter Ausnutzung der naturräumlichen Gliederung an den verkehrsgünstigen Mittel- und Unterläufen der Flüsse befinden, deren Abwasser sich mit denen der Vorbenutzer aggregiert, so ergibt sich für die wirtschaftsschwächeren Gebiete, die häufig an Flußoberläufen zu finden sind, zumindest der Vorzug wenig benutzter Vorfluter. Dieser Vorteil wird noch unterstützt durch die in diesen Gebieten noch geringe Industriedichte und damit auch durch ein noch niedrigeres Abwasseraufkommen. Die Konsequenz dürfte daher theoretisch darin bestehen, daß in diesen Räumen in gewissem Umfang die direkte Einleitung in den Vorfluter noch möglich ist bzw., daß auch bei einem zentralen Entsorgungsnetz ganz allgemein die Investitionen für Klärverfahren entsprechend geringer sind. Diese Annahme ist wohl auch der Grund dafür, daß man lange Zeit die Abwasserbeseitigung als ein Problem der Ballungsräume ansah, so daß die Erschließungsmaßnahmen hinsichtlich der Entsorgungseinrichtungen erst in den letzten Jahren auch im ländlichen Raum zunehmende Beachtung fanden. Noch im Jahre 1963 hatten in der Bundesrepublik von 20.612 Gemeinden der Größenklasse unter 2.000 Einwohnern lediglich 7.804, von 2.189 Gemeinden mit einer Einwohnerzahl zwischen 2.000 und 5.000 nur 1.631, von den 741 Gemeinden der Größenordnung 5.000 bis 10.000 Einwohnern jedoch bereits 604 eine öffentliche Kanalisation.[1)]

---

1) Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1967, Hrsg.: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Stuttgart und Mainz 1967, S. 255.

Nach dem Raumordnungsbericht für den Unteren Bayerischen Wald waren beispielsweise im Jahre 1966, bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl der fünf großen Stadt- und Landkreise Passau Stadt, Passau, Vilshofen, Wegscheid und Wolfstein, von insgesamt 217.930 Einwohnern nur 37 % (80.400) an ein Abwasserkanalnetz, 8,5 % (18.400) an vollbiologische Anlagen und 6,4 % (13.800 Einwohner) an mechanische oder Behelfsanlagen angeschlossen. Das bedeutet, daß nur 51,9 % (112.900 Einwohner) überhaupt in irgendeiner Form an einer Gemeinschaftsanlage beteiligt waren. In kleineren Gemeinden werden die Abwasser entweder in den nächsten Bach geleitet bzw. sie versickern im Untergrund.[1)] Diese Handhabung hat erhebliche Nachteile für die Qualität der Vorfluter, die natürlicherweise in Trockenzeiten mit Niedrigwasser der Flüsse und Bäche die stärksten Auswirkungen erreichen.

Diese immer noch mangelnden gemeinschaftlichen Entsorgungseinrichtungen in wirtschaftlich schwächeren Gebieten stellen einen ansiedlungswilligen Betrieb häufig vor die Tatsache, zumindest betriebseigene Kläranlagevorrichtungen in die Standortkalkulation einzubeziehen. Wenn auch auf Grund der noch geringeren Ansiedlung unter Umständen der Standort näher am Vorfluter gewählt werden kann, so daß sich die Entsorgung weniger kostenintensiv gestaltet, so ist insbesondere für den Mittel- und Kleinbetrieb die Investition für entsprechende Anlagen in Relation zur betrieblichen Gesamtinvestition unverhältnismäßig hoch. Es ist jedoch anzunehmen, daß die gemeindlichen Auflagen hinsichtlich der Reinigung infolge des vergleichsweise niedrigen Verschmutzungsgrades der räumlichen Vorfluter, insbesondere durch Industriewässereinleitungen, betriebswirtschaftlich noch weniger belastend sind.

Demnach reicht es nicht aus, das Abwasserproblem nur in den Beziehungen zwischen Ansiedlungsdichte bzw. Abwassermenge einerseits sowie hinsichtlich Ausmaß und Beschaffenheit der Vorfluter andererseits zu sehen. Zu berücksichtigen ist vielmehr auch die Landschaftsstruktur eines Raumes, die besondere Wirkung auf die Reinhaltung der Flüsse und damit auch auf die Ver-

---

1) Vgl. Raumordnungsbericht Unterer Bayerischer Wald, a.a.O. S. 164.

fahren ausüben, die bei der Abwasserableitung angewandt werden müssen. Das trifft beispielsweise in Gebieten zu, die neben einer Industrialisierung auch dem Fremdenverkehr vorbehalten sind; ein Faktor, der immer mehr an Bedeutung gewinnt, je stärker zivilisatorische Schäden eine Erholungsbedürftigkeit der Bevölkerung auslösen[1] und je mehr die traditionellen Fremdenverkehrszentren durch bisher als weniger attraktiv bezeichnete Gebiete ergänzt werden müssen.

Nicht zuletzt ist es der agrarische oder zumindest teilweise agrarische Charakter, den die wirtschaftsschwächeren Räume in der Regel aufweisen,[2] der besondere Anforderungen an die Abwasserbeseitigung stellt. "Wenn in Gebieten mit Weidewirtschaft das Oberflächenwasser als Viehtränke ausfällt, so müssen Weidebrunnen gebaut oder sogar umständliche Wassertransporte zu den Weideflächen durchgeführt werden", so daß sich "hierdurch die Viehwirtschaft erheblich verteuert".[3] Will man Benachteiligungen anderer Wirtschaftssektoren vermeiden, besteht unter Umständen die Gefahr, daß die Kosten für die Abwasserbeseitigung eines Gewerbebetriebes in wirtschaftlich schwächeren Gebieten denen der Agglomerationsräume nicht nachstehen. Das bedeutet auch, daß sich in solchen Fällen trotz eines günstigen Verhältnisses zwischen Vorfluterkapazitäten und Besiedelungsdichte - speziell auch nach der Anzahl der Industriebetriebe - ein Deglomerationseffekt aufgrund wenig erleichterter Abwasserbeseitigung nur zögernd entwickelt.

Insoweit wird deutlich, welche Rolle eine örtlich angemessene Abwasserbeseitigung im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung eines industriell noch schwach entwickelten Gebietes einnehmen kann. Wenn auch auf Grund

---

1) Raumordnungsbericht 1968 der Bundesregierung, Hrsg.: Der Bundesminister des Innern, Deutscher Bundestag, 5. Wahlperiode, Drucksache V/3958, S. 22.

2) Raumordnungsbericht 1968 der Bundesregierung, a.a.O. S. 24.

3) Europäisches Parlament, Sitzungsdokumente 1970 - 1971, Dokument 161 (Berichterstatter Boersma), S. 6.

einer Erfassung - Stand Ende 1968 - der prozentuale Anteil der Einwohner, die nicht an einer Kanalisation und Kläranlage angeschlossen sind, um 5 % gegenüber dem Vergleichsjahr 1963 zurückgegangen ist, wenn auch der Anteil der Bevölkerung, der durch eine mechanische und vollbiologische sowie der, der durch eine mechanische und teilbiologische Abwasserreinigung entsorgt wird, um insgesamt 11 % gestiegen ist,[1] so erscheint es fraglich, ob sich diese Entwicklung im gleichen Ausmaß auch in den wirtschaftsschwächeren Gebieten durchgesetzt hat. Die Ausstattung dieser Räume mit Entsorgungsanlagen dürfte bei beschränktem Mitteleinsatz an Dringlichkeit, wie angenommen werden kann, hinter die zunehmende Problematik, die Ballungsräume von ihrem Abwasser zu entsorgen, zurücktreten. Man könnte unter gewissen standortplanerischen Vorbehalten auch so formulieren: Die Entsorgung der Ballungsräume von ihrem Abwasser erscheint zunächst noch wichtiger als die Versorgung der wirtschaftsschwächeren Räume mit Entsorgungsanlagen.

c) Einwirkungen der Raumordnungsmaßnahmen auf die Wasserentsorgung

Die Situation in den wirtschaftlich schwachen Gebieten hinsichtlich der Abwasserbeseitigung, die von vielen zunächst nicht voll übersehbaren Komponenten abhängt, läßt erkennen, welchen Schwierigkeiten die Standortkalkulation bei der Berücksichtigung der Abwasserprobleme gegenübersteht. Ballungsräume sind zwar durch vergleichsweise größere Abwasserprobleme gekennzeichnet, doch ist vom Standpunkt der Unternehmung der gegebene Abwasserzustand leichter zu erfassen. Die dort bestehenden Entsorgungseinrichtungen sind wegen ihrer bestehenden und/oder geplanten qualitativen und quantitativen Dimensionen pro Zeiteinheit zurechenbare Größen, die im Hinblick auf die Beanspruchung durch die vorgesehenen Betriebsprozesse relativ einfach abgeschätzt werden können.

Die in wirtschaftlich schwachen Gebieten bei der Abwasserbeseitigung be-

---

1) o.V.: Betrifft: Raumordnungspolitik in den siebziger Jahren, Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums des Inneren, Heft 6, S. 44.

stehende Unsicherheit kann nur auf dem Wege mittel- und langfristiger Planungen gemildert werden. Kurzfristige Maßnahmen müssen dabei in vollem Umfang den standortwählenden Unternehmen überlassen werden, wodurch allerdings ein Faktum im Vorgriff auf eine später seitens der Gemeinde zu fällende Entscheidung getroffen wird. Das Planungsproblem kann allerdings nicht vom Standpunkt einer einzelnen Gemeinde aus gelöst werden, sondern verlangt wegen der Kreislaufbewegung des Wassers - schon im Hinblick darauf, daß das Abwasser eines Raumes möglicherweise als Nutzwasserreservoir des nächsten Raumes dient - eine Behandlung auf regionaler, nicht zuletzt aber auf überregionaler Basis im Rahmen einer nationalen, ja internationalen Gebietsplanung. Die Forderung nach umfassenden Wasserrahmenplanungen findet hier ihre berechtigte Zielvorstellung. Dabei darf sich diese Planung nicht allein auf die Bereiche der Wasser- und Abwasserversorgung der verarbeitenden Industrien konzentrieren, sondern muß unter anderem auch die Anforderungen der Energiewirtschaft, die sich unter Inanspruchnahme von Kühlwasser in zunehmendem Maße auf Öl und in jüngster Zeit auch auf Kernspaltung[1] bei der Energiegewinnung stützt,[2] in Betracht ziehen. Ähnliches gilt für die Belastung durch die Binnenschiffahrt, die nach wie vor das Kühlwasser für ihre Antriebsaggregate dem Fluß entnimmt und in diesen wieder einleitet. Vom Standpunkt des Umweltschutzes findet der immer deutlicher werdende Ruf nach einer wasserwirtschaftlichen Gesamtplanung nicht nur seine Begründung, sondern unterstreicht ebenso die zwingende Notwendigkeit und ihre vordringliche Berücksichtigung im Rahmen der überregionalen Raumordnung.[3]

---

1) Das Mineralöl ist mit einem Anteil von mehr als 50 % einer der wichtigsten Energieträger der modernen Industriegesellschaft. Die Verunreinigung durch Lagerflüssigkeiten kann die Qualität des Bodens und Grundwassers stark gefährden. Vgl. hierzu "Grundwasserschutz und Mineralölunfälle", in: Wassernachrichten, Hrsg.: Bundesministerium des Innern, Referat Öffentlichkeitsarbeit, Bonn 1970, 1.Jg. Heft 4, S. 1 - 6.

2) So benötigen beispielsweise von den zahlenmäßig ansteigenden thermonuklearen Kraftwerken selbst die kleinsten Einheiten dieser Energieerzeugungsanlagen für ihren Betrieb mindestens 150 hl Kühlflüssigkeit pro Sekunde, also täglich rund 13 Millionen hl. Vgl. hierzu: Europäisches Parlament, Sitzungsdokumente, a.a.O. S. 6.

3) Vgl. o.V.: Umweltschutz-Bericht 1970, Bericht der Arbeitsgruppe III des Staatsministeriums des Innern - Natur- und Umweltschutz - Teil II: Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltschutzes, insbesondere S. 16.

Den Unternehmungen wird durch eine langfristige Raumordnungspolitik hinsichtlich ihrer Standortwahl insoweit geholfen, als sie bei ihrer Entwicklungsplanung von relativ festen Daten ausgehen können. Jede neue Fertigungstechnik und jedes neue Fertigungsverfahren kann auf diese Weise leichter auf die betriebliche Verwendung hin geprüft werden. Das trägt dazu bei, Fehlinvestitionen durch nachträglich vom Gesetzgeber erlassene Ge- und Verbote zu vermeiden. Auf diese Weise bleiben nicht zuletzt auch gesamt- und einzelwirtschaftliche Kapitalfehlleitungen und damit Verzicht auf wirtschaftliches Wachstum erspart.

Auf wirtschaftsschwache Gebiete bezogen, ermöglicht eine umfassende Ordnung des Raumes eine vielseitigere Industrieansiedlung, da auch wasserverschmutzende Industrien ihre Entwicklungsmöglichkeiten abzuschätzen vermögen. Auf diese Weise wird vielmehr ausgeschlossen, daß sich zunächst lediglich Teil- und Nebenbetriebe von Unternehmungen ansiedeln, die sich mit den bestehenden Abwasserbeseitigungseinrichtungen begnügen, sondern auch Hauptbetriebe einen geeigneten Standort finden.

d) Preisbildung in der Wasserentsorgung

da) Allgemeine Grundlagen der Preisbildung in Abhängigkeit vom Standort

Generell unterliegt die Preisfindung im Abwassersektor ähnlichen Kriterien wie die der Wasserversorgung. Zunächst ist festzustellen, daß der Kapitalbedarf für die Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung sich grundsätzlich an den erforderlichen Einrichtungen für die Ver- und Entsorgung orientiert. Die Anlagen beider Wassersysteme werden in der Regel so dimensioniert sein, daß sie in der Lage sind, auch den höchsten zu erwartenden Spitzenbedarf zu decken; ein Tatbestand, der weitgehend von der jeweils gegebenen örtlichen Besiedelungsdichte abhängig ist und der somit auch zu unterschiedlichen Preisen führen kann. Dieses regional unterschiedliche Preisniveau der Wasserbewirtschaftung ist weiterhin von den natürlichen Vorgaben des Standorts bestimmt, wobei beim Wasser das örtliche Aufkommen

und beim Abwasser die örtlichen Vorfluter ausschlaggebend sind. Insoweit kann beispielsweise bei günstigem Wasseraufkommen auf Aufbereitungsverfahren und bei guter Vorfluterbeschaffenheit auf Klärungsverfahren verzichtet werden. Diese Kriterien sind für die Investitionen bei der Verwendung betriebseigener sowie öffentlicher Ver- und Entsorgungseinrichtungen in gleicher Weise von Bedeutung. Das trifft jedoch nur dann zu, wenn Fremd- oder Eigenver- und -entsorgung auf das gleiche örtliche Aufkommen bzw. den gleichen Vorfluter angewiesen sind. Insoweit werden auch Preiskalkulationen pro Wasser- oder Abwassereinheit bei eigen- oder fremdbetriebenen Anlagen zu dem gleichen Ergebnis führen. Preisdifferenzen dürften sich theoretisch nur hinsichtlich des unterschiedlichen Ausnutzungsgrades ergeben.

db) Besonderheiten der Preisbildung in industriell schwach strukturierten Gebieten

Die betrieblichen Anforderungen an die Abwasserbeseitigung drücken sich ebenso wie die der Wasserversorgung im Preis pro Wassereinheit aus. Während das Nutzwasser in seiner Eigenschaft als wichtiges Produktionsmittel zur Rentabilitätssteigerung beiträgt, müssen die Abwasserkosten in jedem Fall die Erlöse schmälern. Die Abwasserbeseitigung ist infolge der Aggregierung des Schmutzwassers in Ballungsräumen allgemein kostspielig, während hierzu die wirtschaftsschwächeren Räume zumindest Besonderheiten aufweisen, die bei kostenechter Preisgestaltung zu Differenzierungen pro abgeleiteter Wassereinheit führen können. Die bedeutendsten Beziehungen in der Abwasserbeseitigung, die sich auch entsprechend in dem Kapitalbedarf niederschlagen, bestehen zwischen der Vorfluterbeschaffenheit einerseits sowie der örtlichen quantitativen und qualitativen Abwassermenge und dem zusätzlich zu berücksichtigenden Spitzenaufkommen andererseits.

Bei günstigen Vorfluterbedingungen, wie sie in wirtschaftsschwächeren Gebieten infolge ihrer geringen Belastung noch häufig vorzufinden sind,

ist die billigste Entsorgung dann gegeben, wenn das Abwasser direkt in den Vorfluter eingeleitet wird oder versickern kann. In der Regel ist jedoch in den Gebieten, in denen eine Industrialisierung raumökonomisch angestrebt wird, zumindest ein Anschluß an ein örtliches Leitungsnetz vorgegeben. In gleicher Weise wie beim Wasserversorgungsnetz (vgl. S) werden daher auch beim Entsorgungsnetz infolge der noch geringen Anzahl der Nutzer die Investitionskostenanteile, die im Preis pro Abwassereinheit entsprechende Berücksichtigung finden, die Kosten für die Abwasserbeseitigung insgesamt stärker erhöhen als in den Ballungsräumen. Es ist jedoch zu erwarten, daß dieser höheren Belastung durch die Kanalisation infolge noch größerer Belastbarkeit der Vorfluter entsprechend niedrigere Klärkosten gegenüberstehen.[1)]

Bei den Klärverfahren unterscheidet man grundsätzlich drei Arten. Das einfachste und damit billigste Verfahren besteht in der mechanischen Klärung, wodurch zum Zwecke einer Vorreinigung durch Filtern, Sintern und Sickern nur ein Drittel der Schmutzbestandteile beseitigt wird.[2)] Hierunter fallen das Absieb- oder Abfischverfahren, das Sedimentationsverfahren, durch das in einem Absetzbecken schlammerzeugende Sinkstoffe abgesondert werden,[3)] und die Ausscheider, die Fett und Öl aus dem Abwasser lösen.[4)]

Das chemische Verfahren extrahiert im Abwasser gelöste Stoffe, beispielsweise Eisen, Kupfersalze, Arsen, Zyanchrom.[5)] Das biologische Verfahren, das dem chemischen stets nachgelagert ist, besteht darin, durch Mikroorganismen organisch gelöste Stoffe bis zur Fäulnisunfähigkeit abzubauen.[6)]

---

1) Vgl. MÜLLER, G. und HESSING, F.-J.: a.a.O. S. 52.

2) Vgl. KOECK, W.: Existenzfragen der Industriegesellschaft, Düsseldorf und Wien 1962, S. 159.

3) Vgl. FAIR, G. und GEYER, J.: Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung, München 1961, S. 871.

4) Vgl. STRELL, M.: a.a.O. S. 183.

5) Vgl. IMHOFF, K.: Taschenbuch ... a.a.O. S. 245.

6) Vgl. STRELL, M.: a.a.O. S. 267.

Während bei entsprechender Beschaffenheit des Abwassers das chemische Reinigungsverfahren bei einer kontrollierten Abwasserbeseitigung auf jeden Fall anzuwenden sein wird, ist es denkbar, daß an die mechanischen und biologischen Verfahren allein durch die Qualität der Vorfluter unterschiedliche Bedingungen zu stellen sind. So können beispielsweise bei einem günstigen Wasserlauf und bei geringer Belastung des Vorfluters schlammbildende Abwasser in gewissem Umfang noch direkt in den Vorfluter eingeleitet werden, wodurch sich die Inanspruchnahme von Absetzvorrichtungen häufig als überflüssig erweist. Ähnliches gilt für die biologische Klärung, die sich auf ein Minimum reduziert, wenn die den Vorfluter belebende Flora und Fauna noch in der Lage sind, den Abbau organischer Verschmutzungen zu gewährleisten. Die Möglichkeit, der Natur den Klärungsprozeß allein zu überlassen, ist in Ballungsräumen schon seit langem kaum noch durchführbar und erzeugt dort im Gegensatz zu zahlreichen wirtschaftsschwachen Gebieten höhere Investitionen für die künstlichen Klärverfahren. Als Folge erhöhen sich damit die für die Abwasserbeseitigung zu entrichtenden Preise. Bei den einzelnen Klärverfahren ist ferner der dafür erforderliche Bodenbedarf zu berücksichtigen. So bestehen Beziehungen zwischen örtlichem Platzmangel und Kapitalintensität der Kläranlagen. Das künstlich-biologische Klärverfahren löst beispielsweise mit Hilfe einer zwar kostspieligen aber platzsparenden Anlage den Klärungsprozeß besonders wirkungsvoll.[1)] Auf Grund der in wirtschaftsschwächeren Gebieten geringeren Raumnot können jedenfalls kostspieligere zugunsten preisgünstigerer, aber raumaufwendiger Verfahren vermieden werden.

Bei der Beurteilung der Klärverfahren, die sich im Gegensatz zu den Agglomerationsräumen hinsichtlich der Qualität der Vorfluter und der geringeren Besiedelungsdichte kostengünstiger gestalten dürften, sind die Anforderungen zu berücksichtigen, die der Fremdenverkehr und die Landwirtschaft an die Abwasserbeseitigung stellen. So kann beispielsweise die Belastbarkeit durch die Abwasser bei Wiederverwendung für industrielle Zwecke

---

1) Vgl. STRELL, M.: a.a.O. S. 267.

noch nicht überschritten, ihre Qualität für land- und fremdenverkehrswirtschaftliche Nutzung, etwa für Viehweiden und Sportfischerei, nicht mehr ausreichend sein.

In diesem Zusammenhang ist noch auf die Rückgewinnungsverfahren[1] einzugehen, die im gleichen Zuge eine mehrmalige Nutzung des Wassers, eine Abwasserklärung sowie eine Wiedergewinnung im Abwasser gelöster Stoffe[2] zur weiteren Verwendung ermöglichen. Ob sich eine solche Anlage rentiert, hängt im wesentlichen davon ab, wie hoch der örtliche Wasserpreis für industrielles Brauchwasser ist, wie kostspielig sich die Abwasserbeseitigung hinsichtlich der räumlich bedingten Klärungsanforderungen gestaltet und welche Möglichkeiten sich hinsichtlich einer Verwendung der zurückgewonnenen Stoffe ergeben. Während die beiden ersten Bestimmungsgründe weitgehend von den natürlichen und technischen Vorgaben her zu beurteilen sind, entscheiden im letzten Fall, abgesehen von der Verwendung der zurückgewonnenen Stoffe im eigenen Betrieb, ihre Verkaufserlöse und ihre Unterbringung auf dem Markt. In wirtschaftsschwächeren Gebieten dürfte es infolge der örtlich noch geringen Auswahl von Industriebetrieben nicht immer leicht sein, den geeigneten Abnehmer zu finden. Hohe Transportkosten jedoch vermindern die Marktfähigkeit der zurückgewonnenen Stoffe.[3]

Schließlich ist noch die Kooperation mehrerer Unternehmen zum Zweck des gemeinsamen Betriebs einer Großkläranlage als Möglichkeit der Abwasserklärung in wirtschaftsschwächeren Gebieten in Erwägung zu ziehen. Eine solche Maßnahme verspricht vom Grundsatz her eine bessere Auslastung der Aggregate und damit den Vorteil einer Degression der Kosten pro Nutz- und Abwassereinheit. Hierzu ist allerdings notwendig, daß bei den zusammengeschlossenen Betrieben ähnliche Wasser- und Abwasserprobleme bestehen. Ob diese Voraussetzungen auch in wirtschaftsschwächeren Gebieten, soweit sie

---

1) Fresh water pollution control, Council of Europe 1966, S. 56.

2) Vgl. WEBER, H.-H.: a.a.O. S. 57.

3) Vgl. RÜSCHENPÖHLER; a.a.O. S. 97.

als geeignetes Mittel der betrieblichen Selbsthilfe im Standort betrachtet werden kann, erfüllbar sind, erscheint fraglich. Die in diesen Räumen geringe Auswahl von Industriebetrieben wird sich hier wie auch so oft bei anderen Standortbedingungen als Hindernis für eine weitere Industrialisierung erweisen und für die Zukunft eine gemeindliche Großkläranlage erforderlich machen.[1)]

Unternehmer, die in Ermangelung einer öffentlichen Abwasserbeseitigung in wirtschaftsschwachen Gebieten zu betriebseigenen Lösungen greifen, stehen vor einem besonderen Problem: inwieweit nämlich trotz bestehender betriebseigener Abwassereinrichtungen bei späterer Einführung eines gemeindlichen Entsorgungssystems ein Zwang auch zu seiner Nutzung ausgeübt werden kann. Er hängt letztlich von dem Ermessensspielraum ab, der den gemeindlichen und landesrechtlichen Befugnissen zugrunde gelegt ist. Somit wird eine Befreiung nur möglich sein, wenn die Interessen des öffentlichen Wohles nicht gefährdet werden bzw. wenn kein dringendes öffentliches Bedürfnis[2)] zum Anschluß an das öffentliche Entsorgungsnetz besteht. Dabei wären solche Unternehmungen besonders hart betroffen, deren Investitionsplanungszeiträume über den Zeitpunkt eines notwendig werdenden Anschlusses an das gemeindliche Abwassernetz hinausreichen, so daß beispielsweise Abschreibungen oder Fremdkapitaldienste für die alte Anlage noch zu erfüllen sind, während Anschluß- und laufende Kosten für die öffentlichen Entsorgungsanlagen bereits anfallen.[3)]

Die Untersuchung der Zusammenhänge im Problembereich von Abwasserbeseitigung und Standortorientierung sollen abschließend anhand einer grafischen Darstellung zusammengefaßt werden. Um die bestehenden Kausalitäten zu verdeutlichen, ist herauszustellen, daß Ausmaß und Art der einzelnen Entsor-

---

1) Vgl. KÜLZ, H.R.: Umweltschutz und Besinnung, in: Der Betriebsberater, 26. Jg. Heft 24, Aug. 1971, S. 1018. Vgl. auch o.V.: Damit wir morgen leben können, Informationsschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg Stuttgart 1969, S. 38.

2) Vgl. KNOBLOCH, G.: a.a.O. S. 24.

3) Vgl. FINKLER, F.: Muster für eine Abwassersatzung und Gebührenordnung, 2. Aufl. Göttingen 1965, S. 38.

gungseinrichtungen einerseits von der Beschaffenheit des betrieblichen Abwassers, andererseits von der Belastbarkeit der Vorfluter abhängen. Die örtlichen Vorfluter stellen dabei ein von der Natur vorgegebenes Datum dar, das nur dadurch variiert werden kann, daß weiter entfernt liegende Vorfluter mit in Anspruch genommen werden. Abwassermenge und -qualität sind ihrerseits von den jeweiligen Produktionstechniken bestimmt und ebenfalls ein nur wenig beeinflußbares Faktum. Um betriebliche Abwassermenge und Aufnahmefähigkeit der Vorfluter in Einklang zu bringen, sind technische Prozesse einzuschalten,[1] deren Ausmaß und Anzahl und Investitionen umso größer sein werden, je mehr ausgleichende Funktionen zwischen örtlichem Abwasser und Vorflutereinleitung zu übernehmen sind.

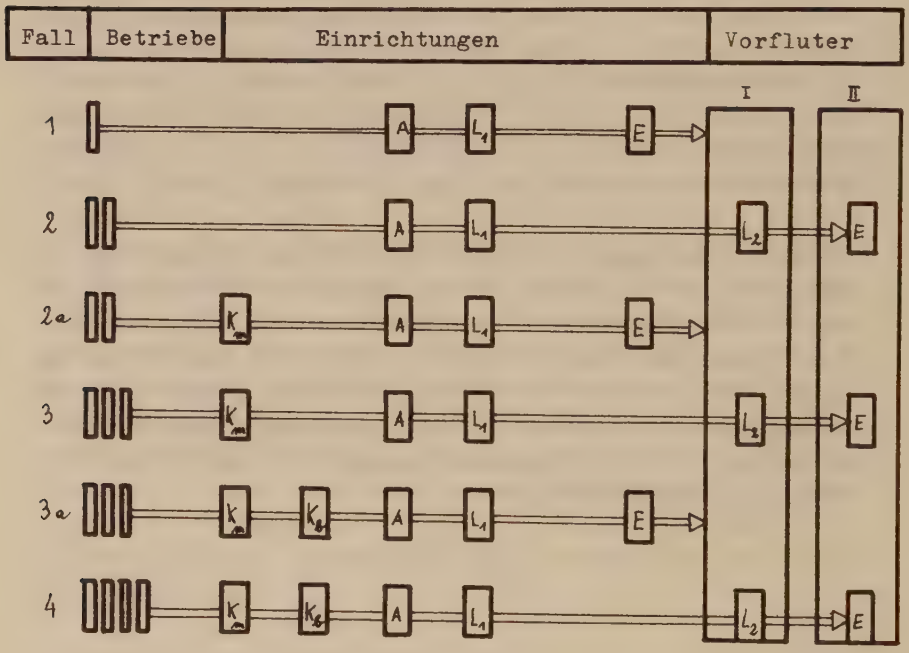
Im folgenden ist anhand einer konstruierten Fallstudie darzustellen, welche Wirkung es hat, wenn an ein und demselben Ort vier Betriebe nacheinander in der Reihenfolge 1 - 4 ansiedeln. Weiterhin sollen zwei Vorfluter gegeben sein, wobei der zweite, entferntere erst dann in Anspruch genommen wird, sofern der erste die Grenze der Belastbarkeit erreicht hat. Schließlich gilt die Prämisse, daß die Abwasserbeschaffenheit der einzelnen Betriebe nicht durch Rückgewinnungsanlagen oder Veränderungen der Produktionstechniken beeinflußt wird.

---

1) Vgl. SANDER, H.P.: Die Herausforderung unserer Zeit: Umweltschutz, Die Aussprache, Hrsg. Arbeitsgemeinschaft Selbständiger Unternehmer e.V., Heft 9, Sept. 71, S. 19 - 20

Darstellung Nr. 6

Einrichtungen der Abwasserbeseitigung bei variierender Industrieansiedlung



Legende: A = Anschluß
L = Leitungslänge
E = Einleitevorrichtungen
K_m = mechanische Klärung
K_b = biologische Klärung

Fall 1

Der örtliche Vorfluter I ist noch in der Lage, das Abwasser des Betriebes 1 in der bestehenden Form aufzunehmen. Die erforderlichen Einrichtungen F_1 in der Ableitung des Abwassers beschränken sich auf einen Leitungsanschluß A, eine Leitungslänge L_1 und eine Einleitvorrichtung E:

$$(1)\quad F_1 = A + L_1 + E$$

Fall 2

Der örtliche Vorfluter reicht bei Hinzukommen des Betriebes 2 nicht mehr aus. Der weitere Vorfluter II muß mit in Anspruch genommen werden, die Einrichtungen F_2 vermehrt sich um die Länge L_2

$$(2)\quad F_2 = A + L_1 + L_2 + E$$

Hierbei ist die Möglichkeit zu einer Alternativlösung gegeben. Um die Einbeziehung des Vorfluters L_2 zu vermeiden, wäre es vorstellbar, den Betrieb 2 zur Klärung seines Abwassers zu verpflichten:

$$(2\,a)\quad F_{2a} = A + L_1 + E + K_m$$

Die Anzahl der Einrichtungen E_{2a} erhöht sich nicht. Damit ist jedoch nichts ausgesagt über den unterschiedlichen Kapitalbedarf dieser beiden Verfahrensmöglichkeiten.

Fall 3

Die beiden zur Verfügung stehenden Vorfluter reichen nicht mehr aus, um die Abwassermenge des Betriebes 3 ohne Schädigung aufzunehmen. Betrieb 3 muß eine mechanische Klärung K_m vornehmen:

$$(3)\quad F_3 = A + L_1 + L_2 + E + K_m$$

Alternativlösung: Vorfluter L_2 muß unter Umständen nicht in Anspruch genommen werden, wenn der mechanischen Klärung eine biologische K_b hinzugefügt wird.

$$(3\,a)\quad F_{3a} = A + L_1 + E + K_m + K_b$$

Die Anzahl der Einrichtungen erhöht sich nicht. Vgl. auch Fall 2 a.

Fall 4

Das Verdünnungsverhältnis der beiden Vorfluter wird durch Hinzukommen von Betrieb 4 so verschlechtert, daß die Mikroorganismen den Abbau auch des bereits mechanisch geklärten Wassers nicht mehr übernehmen können. Eine künstliche biologische Klärung ist zusätzlich erforderlich.

$$(4) \quad F_4 = A + L_1 + L_2 + E + K_m + K_b$$

Die Möglichkeit einer chemischen Klärung wurde nicht gesondert herausgestellt, da bei Bestehen entsprechender öffentlicher Kontrolle chemisch verseuchte Abwasser ungeachtet der Vorfluter und ihrer Beschaffenheit, also unabhängig von örtlichen Standortbedingungen, geklärt werden.

Die Fallstudie zeigt, daß die raumordnerischen Maßnahmen zur Beeinflussung der Preisgestaltung bei der Abwasserbeseitigung entweder bei der finanziellen Unterstützung betrieblicher oder aber bei den öffentlichen Entsorgungseinrichtungen ansetzen müssen. Daraus folgt, daß der erforderliche Aufwand an Finanzmitteln mit den Zielsetzungen der Raumordnungspolitik, die in den meisten Fällen über den örtlichen Geltungsbereich der gezielt angesetzten Förderungsmaßnahmen hinausgreifen, zu koordinieren ist.

3) Energieversorgung

"Die Produktion von Sachgütern und von Energieträgern selbst, jeglicher Transport und jegliches Privatleben ist in technisch entwickelten Ländern mit Energiebedarf verbunden".[1] Der Energieverbrauch kann daher als Grad-

1) MÜLLER, H.F. und SCHAEFER, H.: Energiewirtschaftliche Begriffe, Definitionen und Massgrößen, Vorschläge zur energiewirtschaftlichen Terminologie, in: Praktische Energiekunde, 4. Jg. 1956, H. 2, S. 138 - 160
Vgl. hierzu auch SEIDENFUS, H.St.: Strukturwandlungen in der Energiewirtschaft, in: Strukturwandlungen einer wachsenden Wirtschaft, Schriften des Vereins für Socialpolitik, Erster Bd. Hrsg. Neumark, F. Berlin 1964,S.268 ff.

messer volkswirtschaftlicher Leistungskraft und volkswirtschaftlichen Wohlstandes angesehen werden. Bei Verwendung eines solchen Gradmessers im Sinne einer Meßziffer für regionale Vergleiche muß jedoch der jeweilige Modernitätsstand der mit Elektroenergie zu betreibenden Anlagen berücksichtigt werden, da dieser für den Stromverbrauch in erster Linie entscheidend ist.

In der Reihenfolge ihrer historisch-wirtschaftlichen Bedeutung lassen sich für die Verwendung im industriellen Bereich folgende Energieträger feststellen: Wasser, Holz, Kohle, Erdöl, Erdgas sowie Kernenergie.[1] Dabei handelt es sich um Grundlagen für Energiebereiche, in denen sich auch die größte wirtschaftliche Entwicklung vollzogen hat.[2] Eine andere Einteilung unterscheidet hinsichtlich der Energiequellen, in Primärenergie wie Kohle, Erdöl, Erdgas, Holz, Torf und nach ihrer Erzeugung wie künstlich gewonnenes Gas, fabrizierte Öle[3] und Elektrizität.[4] Da standortgeographische Besonderheiten, d.h. Abhängigkeiten von bestimmten Rohstoffquellen, aus dieser Untersuchung ausdrücklich ausgeschlossen wurden, kann die Versorgung der Betriebe standortsuchender Unternehmungen mit Primärenergieträgern, wie die Bereitstellung von anderen Beschaffungsgütern vorwiegend als Transportproblem betrachtet werden. Das führt uns in den Bereich der Dienstleistungen, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrswirtschaft, die an anderer Stelle noch näher zu behandeln sein werden.

Im Gegensatz zu dieser Kennzeichnung der Primärenergieträger stellt die Versorgung der Wirtschaft mit Sekundärenergieträgern, wie Elektrizität und aus Kohle oder Öl gewonnenes Gas ein arteigenes Problem dar, da deren Ge-

---

1) Vgl. GUTHSMUTHS, W.: Raumprobleme der Energiewirtschaft in Raumforschung, 25 Jahre Raumforschung in Deutschland, Bremen 1960, S. 340 ff.

2) Vgl. KRINK, G.: Die energiepolitischen Maßnahmen der Bundesrepublik, in: Energiewirtschaft und Energiepolitik in Gegenwart und Zukunft, Internationale Tagung der Sozialakademie Dortmund, Hrsg. Schmidt, H.,Berlin 1966.

3) Dabei handelt es sich offensichtlich um Oele, die nicht in der üblichen Weise aus Primärenergiequellen gewonnen werden, sondern deren Erzeugung zwar möglich, wirtschaftlich aber unergiebig ist.

4) Vgl. FÖRSTER, K.: Allgemeine Energiewirtschaft, Berlin 1965, S. 13 ff.

winnung und Verteilung wegen der nur in beschränktem Umfang möglichen Speicherung eine natürlich-technische Einheit darstellen, die als Energieversorgung im eigentlichen Sinn bezeichnet werden kann. In diesem Zusammenhang erscheint es gerechtfertigt, gewinnungstechnische Details der einzelnen Energieträger weitgehend zu vernachlässigen bzw. nur soweit in unsere Untersuchung mit einzubeziehen, als sie zum Verständnis auch der wirtschaftlichen Problematik notwendig sind. Auch lassen sich die weiteren Ausführungen beispielhaft auf die Versorgung mit Elektrizität beschränken, da es sich hierbei um eine Energieform handelt, die dem Bedarf heute noch am leichtesten anzupassen ist[1] und damit auch ihre überragende Bedeutung für den Wirtschaftsprozeß erklärt.

a) Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die Elektrizitätsversorgung in Abhängigkeit vom Standort

aa) Kriterien der quantitativen Anforderungen

Wie in anderen Bundesländern, so expandierte auch in Bayern die Elektrizitätswirtschaft im vergangenen Jahrzehnt stärker als die übrigen Wirtschaftszweige, was die Fachliteratur vielseitig mit Zahlen belegt.[2] Im Einklang mit dem gesteigerten quantitativen Strombedarf erhöhte sich die Stromerzeugung in Bayern von 13,2 TWh (1 TWh = 1 Terrawattstunde = 1 Milliarde Kilowattstunden) im Jahre 1958 auf 25,7 TWh im Jahre 1968. Diese Zuwachsrate entspricht in etwa einer Verdoppelung der Stromerzeugung und deckt sich mit einer Differenz von 12,5 TWh soweit auch mit der von FÖRSTER vorgenommenen Schätzung (jährliche Zuwachsrate von 7 1/2 % = Verdoppelung alle zehn Jahre[3]) für das gesamte Bundesgebiet.

---

1) Der Brennstoffverbrauch der Zukunft - Versuch einer Voraussage, in Petroleum Press Service, London, 30. Jg. 1963, H. 11, S. 424 - 425, S. 424.

2) Vgl. DOLINSKI, U.: Der Stromverbrauch in Bayern bis 1985, in Elektrizitätswirtschaft Jg. 70, 1971, Heft 7, S. 173.

3) Vgl. FÖRSTER, K.: a.a.O. S. 54.

Die größten Stromanbieter sind in Bayern die öffentlichen Versorgungsbetriebe (EVU), die rd. 23 TWh liefern. Sie gewährleisteten damit im Jahre 1969 etwas mehr als 80 % des gesamten Stromverbrauchs. Die industrielle Eigenerzeugung nahm im Jahre 1969 noch einen Anteil von 16,8 % ein; "ihre Bedeutung ist jedoch tendenziell zurückgehend",[1] so daß die quantitative betriebliche Bedarfsdeckung in Zukunft in verstärktem Maße auf Fremdversorgung basieren dürfte.

Ganz allgemein wird der industrielle Licht-, Kraft- und Wärmebedarf von den betriebsindividuellen Fakten bestimmt, insbesondere von der Betriebsgröße sowie den Erzeugungsprozessen und Produktionsverfahren. Die quantitative Sicherung der Elektrizitätsversorgung ist nicht in allen Regionen in gleicher Weise gewährleistet, so daß bei einer Standortwahl die Möglichkeiten der örtlichen Versorgungssituationen berücksichtigt werden müssen. In diesem Zusammenhang ergibt sich daher die Frage, inwieweit das Angebot der öffentlichen Versorgungseinrichtungen den normalen industriellen Bedarf zu decken vermag, ob ferner der in vielen Betrieben häufig auftretende Spitzenbedarf an Elektrizität gesichert, bzw. ob bei nicht in vollem Umfang ausreichendem Fremdbezug ergänzende Eigenerzeugungsanlagen vorzusehen sind. Nicht zuletzt ist bei mangelnder Bereitstellung von Sekundärenergie an Substitutionsmöglichkeiten[2] durch die Primärenergieträger zu denken. Hierbei kann es sich sowohl um örtliche wie um überregionale Energieaufkommen handeln. Die Gesamtheit dieser Komponenten bedarf bei der Standortwahl einer genauen Überprüfung, um einen auch nur zeitweiligen Ausfall des gewählten Energieträgers gegebenenfalls auch ausgleichen zu können. Die energiewirtschaftlichen Raumdeterminanten, die in der Reihe der Kriterien der quantitativen Standortanforderungen betriebswirtschaftspolitisch zudem noch eine besondere Rolle bei der Standortbestimmung spielen, dürfen dabei nicht übersehen werden.

1) DOLINSKI, U.: a.a.O. S. 175.
2) Vgl. SCHREIBER, B.: Der spezifische Energieverbrauch der Industrie - Seine Entwicklung, seine Bestimmungsfaktoren und ihre Auswirkungen 1950-1960, IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin 1964, S. 34; so auch SCHNEIDER, E.: Einführung in die Wirtschaftstheorie Teil II, Wirtschaftspläne und wirtschaftliches Gleichgewicht in der Verkehrswirtschaft, Tübingen 1949, S. 139.

ab) Kriterien der qualitativen Anforderungen

Die qualitativen betrieblichen Anforderungen an die Elektrizität, die schon in den ersten Phasen der Standortorientierung eine dominierende Stellung einnehmen, weisen die unterschiedlichsten Merkmale auf. Zunächst variiert der Bedarf zwischen Gleich- und Wechselstrom, die wiederum durch bestimmte Spannungen voneinander abweichen.[1] In Abhängigkeit von den produktionstechnischen Verfahren ist der Leistungsbedarf mit Niederspannungsstrom (110, 220, 380 Volt), Mittelspannungsstrom (380 - 60.000 Volt), Hochspannungsstrom (110.000 Volt) und durch Höchstspannungsstrom (220.000, 380.000 Volt und mehr)[2] zu decken. Dabei dürfte es nicht selten sein, daß Betriebe mehrere Stromspannungen zur Sicherung des Ablaufs ihrer Produktionsprozesse benötigen, d.h. daß Umspannvorrichtungen und weitere Stromnetze erforderlich sind.

Die qualitative Bedarfsdeckung ist ebenso wie die quantitative in einem räumlichen Bezug zu sehen. Dabei ist besonders zu bemerken, daß in den Agglomerationsräumen in dieser Hinsicht kaum Engpässe auftreten, da hier der Umfang und die Art der Versorgungseinrichtungen auf einen massierten und damit auch differenzierten Verbrauch abgestimmt bzw. die Elektrizitätswirtschaft in Verbundsystemen organisiert ist, die durch Aufgaben- und Angebotsverteilung den industriellen Spezialanforderungen zu entsprechen in der Lage sind. Die raumwirtschaftliche Gesamtsituation in Verdichtungsräumen trägt ohnehin im Bereich von Raum und Betrieb zur Sicherung der energiewirtschaftlichen Versorgung bei.

b) Analyse der Elektrizitätsversorgung in industriell schwachstrukturierten Gebieten

Bei der Elektrizitätsversorgung ist ähnlich wie auch bei der Wasserversorgung

---

1) Vgl. FLECKENSTEIN, K.: Stellung und ökonomische Gestaltungskräfte der öffentlichen Versorgungswirtschaft im Industrialisierungsprozeß, Köln und Opladen 1968. S. 109.

2) Ebenda S. 184.

festzustellen, daß die Anzahl der Versorgungsunternehmen mit steigendem Stromverbrauch abnimmt. Den Nachweis hierfür liefern beispielhaft die entsprechenden Zahlen für den bayerischen Regierungsbezirk Oberpfalz.[1] Während in der Leistungsstufe bis zu 1 MW fünfzehn, in der Stufe 1 - 5 MW fünf Kraftwerke vorhanden sind, bewältigen die höheren Leistungen in den Stufen von 20 - 50 MW und 200 - 500 MW nur jeweils ein Kraftwerk.

Ein weiteres Charakteristikum der Elektrizitätsversorgung liegt nach DOLINSKI, dessen Untersuchung die vorausgegangenen und auch die folgenden Zahlen entnommen sind, darin, daß sich die einzelnen Prozesse "von der Erzeugung im Kraftwerk bis zur Abgabe an den Letztverbraucher im allgemeinen nicht in einer Hand"[2] befinden. Dabei muß grundsätzlich davon ausgegangen werden, daß auf der Erzeugerstufe eine engere Kooperation vorzufinden ist, als auf der Verteilerstufe und die Spezialisierung innerhalb der einzelnen Stufen erst dann geboten erscheint, wenn die regionalen Voraussetzungen für eine rationellere Ausnutzung gegeben sind. Eine entsprechende Analyse bestätigt diese Annahme. Von 200 EVU, die einen Anteil von 90 % der Strombeschaffung und Stromabgabe bewältigen, liefern "weniger als ein Fünftel über 70 % unmittelbar an den Endverbraucher, rd. 180 Unternehmen zusammen dagegen weniger als 5 % des Stromes beschaffen, die an der Endversorgung wiederum mit 20 % beteiligt sind".[3] Das Ergebnis zeigt deutlich eine Konzentration auf der Erzeugerseite und eine relative Zersplitterung in der Verteilung. Diese Situation ist kennzeichnend für ganz Bayern und besonders charakteristisch für die wirtschaftsschwächeren ländlichen Räume. "Ein Beispiel liefert hierfür der Regierungsbezirk Oberpfalz, wo ein Kraftwerk von rd. 400 MW und eines von etwa 100 MW etwa 99 % der Stromerzeugung erbringen. Der Rest verteilt sich auf 21 Kraftwerke mit Leistungen von weniger als 5 MW".[4]

---

1) Vgl. DOLINSKI, U.: a.a.O. S. 173. Vgl. auch GEIGER, L.: Die grenzlandwirtschaftliche Situation der Oberpfalz im Blickfeld der Energieversorgung. Vgl. auch GUTHSMUTHS, W.: Energiewirtschaftliche Zielsetzungen in der Raumordnungspolitik, Probleme der energiewirtschaftlichen Regionalplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 44, Hannover 1968.

2) DOLINSKI, a.a.O. S. 173 ff.

3) und 4) Ebenda S. 173 f.

Noch krasser ist die Situation im Raumordnungsgebiet Unterer Bayerischer Wald. Dort bestehen zwar rd. 150 lokale Wasserkraftwerke, die mit der Ostbayerischen Elektrizitätsversorgungs AG einen Verbund bilden. Sie decken jedoch nur 11 % der gesamten Stromversorgung dieses Gebietes. Versorgungsprobleme treten insoweit auf, als in laststarken Zeiten - etwa in den Wintermonaten - die Wasserführung der Flüsse und die damit zu gewinnende Elektrizität gering ist. "Die am Ort erforderliche Energie muß dann von entfernt liegenden Umspannwerken über die 20 kV-Leitungen herbeigeschafft werden. In lastschwachen Zeiten, z.B. an Sonn- und Feiertagen, entsteht ein Energieüberhang. Die Überschußenergie muß also in einen Raum mit grösserer Abnahme transportiert oder manchmal sogar in das Hochspannungsnetz eingespeist werden".[1] Dieses Beispiel, das für die Verhältnisse in schwachstrukturierten Gebieten als typisch anzusehen ist, läßt einmal die geringen Ausgleichsmöglichkeiten innerhalb regionaler, eng begrenzter Versorgungseinrichtungen, zum anderen Mal die Nachteile einer Abhängigkeit von vorwiegend regionalen Energieaufkommen deutlich werden. Die Versorgungsprobleme mit Elektrizität erschweren sich in solchen Gebieten noch dadurch, daß Ausweichmöglichkeiten auf andere Energieträger häufig nicht gegeben sind, da die dazu notwendigen Energiequellen wegen der bestehenden Transportprobleme wirtschaftlich nicht in ausreichendem Maß gelöst werden können. So ist zum Beispiel die Versorgung mit Gas im Unteren Bayerischen Wald, wie der Raumordnungsbericht feststellt, nur punktuell vorhanden.[2]

Diese Überlegungen lassen erkennen, welche Nachteile eine weitgehend räumlich begrenzte Elektrizitätsversorgung auslösen kann und welche Faktoren sich hinsichtlich der quantitativen und qualitativen Bedarfsdeckung für ein standortwählendes Unternehmen ergeben. Die mit diesem Risiko belasteten Regionen werden zumindest eine Standortwahl stark stromorientierter Betriebe negativ beeinflussen, so daß nicht zuletzt auch die gesamte Industriestruktur unzureichend erschlossener Gebiete eine einseitige Gestal-

---

1) Raumordnungsbericht "Unterer Bayerischer Wald" a.a.O. S. 176.

2) Ebenda S. 176.

tung erfahren dürfte.[1)]

c) Einwirkungen der Raumordnungsmaßnahmen auf die Elektrizitätsversorgung

ca) Einwirkung auf Quantität und Qualität der Elektrizitätsversorgung

Für alle energiepolitischen Maßnahmen im Rahmen der Raumordnungspolitik gilt die Voraussetzung, "daß der Raum, in dem oder auf dem geplant wird, optimale Leistungen für Erzeugung und Verbrauch gewährleisten muß".[2)] Der Grad der Sicherheit, den ein Raum hinsichtlich der Elektrizitätsversorgung erreichen kann, läßt sich zunächst durch eine Energiebilanz bestimmen. GUTHSMUTHS[3)] gibt eine anschauliche Darstellung der dabei in Betracht zu ziehenden Faktoren, die in Übersicht Nr. 7 wiedergegeben wird. Die darin vorgenommene Gegenüberstellung zwischen Energieaufkommen und -verbrauch bildet die Grundlage auch für eine Schätzung des künftigen Entwicklungstrends der Elektrizitätswirtschaft sowie der Anforderungen, die an sie gestellt werden.[4)]

---

1) Einen umfassenden Einblick in den Beziehungsbereich von Energiewirtschaft und Raumordnung finden wir bei SCHNEIDER, H.K.: Der energiewirtschaftliche Strukturwandel, S. 9 - 20; bei MÜLLER, J.H.: Die räumlichen Auswirkungen der Wandlungen im Energiesektor, S. 21 - 30; und bei LEY, N.: Energiewirtschaft als Instrument und Problem der Landesplanung, in: Energiewirtschaft und Raumordnung, S. 31 - 42, Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. XXXVIII, Hannover 1967.

2) GUTHSMUTHS, W.: Raumprobleme der Energiewirtschaft, in: Raumforschung, 25 Jahre Raumforschung in Deutschland, a.a.O. S. 343. Der Gedanke, die Energiebilanz als Instrument standortpolitischer Überlegungen im Rahmen energiewirtschaftlicher Probleme zu benutzen, setzt sich in jüngster Zeit in zunehmendem Maße durch. Als Beispiel ist dafür die Untersuchung "Energie und Umwelt" von H. SCHAEFER (in: Brennstoff - Wärme - Kraft, Bd. 23, 1971, Nr. 8, S. 383 ff) anzuführen. Bemerkenswert ist, daß hier unter anderem auch raumwirtschaftliche Probleme, insbesondere Fakten und Daten im Hinblick auf Zielsetz-ungen der Energiepolitik sowie auf die Standortqualität in stromverbrauchsorientierten Ballungsräumen - als Modell der Untersuchung ist München ausgewählt - aufgezeigt werden.

3) Ebenda S. 349

4) Vgl. RUMMLER, F.-J.: Wirtschaftliche Probleme bei der Aufstellung von Energiebilanzen und bei der Vorausschätzung des künftigen Energiebedarfs, Schriftenreihe des Energiewirtschaftlichen Instituts an der Universität Köln, Bd. V, München 1960, S. 75.

Übersicht Nr. 7

Energie-Bilanz

ENERGIEAUFKOMMEN	ENERGIEVERBRAUCH
A. *Eigenerzeugung*	A. *Verbrauchsgruppen*
1. Kohlegewinnung:	1. Kohle und Koks
als Steinkohle	öffentl. Elektrizitätswerke
„ Rohbraunkohle	öffentl. Gas- und Wasserwerke
„ Braunkohlenbriketts	öffentl. Dienst und Bundeswehr
„ Pechkohle	Industrie einschl. Dampfstromerzeugung
„ Pechkohlenbriketts	Hausbrand, Kleinverbrauch und Deputatkohle
2. Stromerzeugung:	Verkehr einschl. Bundesbahn
aus Wasserkraft	2. Strom
„ Kohle	öffentl. Netz:
„ Dieselöl	aus Kohle und sonstigen Wärmequellen
„ Erdöl	„ Wasserkraft
„ Erdgas	„ Eigenerzeugung der Industrie
„ Atomkraft	„ Wasserkraft für die Bundesbahn
3. Gaserzeugung:	„ Atomkraft
aus Kohle	3. Gas
„ Erdgas	Normalgas aus Kohle
„ Klärgas	Normalgas aus Erdgas
4. Erdölförderung	Propangas
5. Brennholzanfall	Klärgas
6. Torfgewinnung	Erdgas
B. *Einfuhr*	4. Heizöl und Erdöl
1. Kohle und Koks	5. Holz und Torf
2. Strom und Gas	6. Vergaser- und Dieselkraftstoff
3. Heizöl und Erdöl	B. *Verluste*
4. Vergaser- und Dieselkraftstoff	
Energieaufkommen insgesamt Summe A + B	Energieverbrauch insgesamt Summe A + B

Quelle: Guthsmuths, W.: Raumprobleme der Energiewirtschaft a.a.O. S. 349

Der durch die regionale Förderungspolitik in Gang gebrachte Strukturwandel in wirtschaftsschwächeren Gebieten löst ganz im Gegensatz zu den Ballungsräumen, wo die Dimensionen in der Elektrizitätswirtschaft in gewissen Grenzen abzustecken sind, hinsichtlich des zukünftigen Bedarfs und damit des Ausmaßes der Versorgungseinrichtungen Fragen aus. Insoweit ist in industriell-gewerblich schwachstrukturierten Räumen eine raumordnerische Planung oftmals erschwert.

Die raumordnerische Aktivität hinsichtlich einer kontinuierlichen quantitativen und qualitativen Elektrizitätsversorgung muß bei der Sicherstellung der Versorgung mit Primärenergie, unter Umständen auch ihrer Träger, beginnen. Dabei bilden die räumlich begrenzten Energievorkommen den Ausgangspunkt.[1] Je größer die Differenz zwischen Elektrizitätserzeugung und Verbrauch ist und je stärker Schwankungen im örtlichen Energieaufkommen auftreten, umso dringender ist die Notwendigkeit, ausgleichende Maßnahmen zu ergreifen. Um die Abhängigkeit der örtlichen Elektrizitätserzeugung von den örtlichen Rohenergiereserven zu vermindern, gilt es "die Palette des Energieangebots mit zusätzlichen preiswerten Energieträgern wie Erdöl, Erdgas und Kernenergie zu bereichern."[2] Ein anderer Grund hierfür ist die allgemeine Umorientierung der Energiewirtschaft von den konventionellen Energieträgern zu den am Gesamtverbrauch ständig steigenden Anteilen neuartiger Rohenergien. Das beweist ein Blick in die Statistik für die Jahre 1965 und 1970.[3]

Während in Ballungsräumen die neuere Energieentwicklung in dem Versorgungsangebot weitgehend berücksichtigt wurde, haben in wirtschaftsschwächeren Gebieten Substitutionsenergien bisher nur eine geringe Bedeutung erlangt.

---

1) Vgl. GUTHSMUTHS, W.: Raumprobleme der Energiewirtschaft, a.a.O. S. 343.

2) o.V. Strukturpolitik in Bayern, a.a.O. S. 10.

3) Vgl. Übersicht Nr. 8, S. 166.

Übersicht Nr. 8

Primärenergieverbrauch der Bundesrepublik Deutschland für die Jahre 1965 und 1970 in 1.000 t SKE [1)]

	1965	1970
Mineralöl	105,7	135,0
Steinkohle	113,8	110,0
Braunkohle	35,3	36,0
Wasserkraft	5,8	6,5
Erdgas, Erdöl und Grubengas	2,5	9,5
Atomenergie	0,2	2,0
Sonstige (Holz, Torf usw.)	1,7	1,0
insgesamt	265,0	300,0

Mit der Nutzung mehrerer vielleicht auch verschiedenartiger Energiequellen zur Stromerzeugung tritt die Versorgung zumeist über die lokalen und regionalen Grenzen hinaus und veranlaßt großräumige Planungen, die innerhalb der kommunalen Bereiche allein nicht gelöst werden können. So haben die Anlagen von Raffinerien und Kernkraftwerken vom rein verkehrswirtschaftlichen Standpunkt aus ihre Berechtigung nur für eine Versorgung, die unter großräumigen Gesichtspunkten einen höheren Verbrauch erwarten lassen. Insoweit sind Standortfragen des Versorgungssystems vorwiegend unter raumordnerischen Gesichtspunkten zu klären, wenn die wirtschaftsschwächeren Gebiete durch entsprechende Energien und Elektrizitätszufuhr in ihrem Wettbewerb nicht schlechter gestellt werden sollen als die Ballungsräume.

Eine räumlich optimale Elektrizitätswirtschaft kann jedoch nicht von einer mengenmäßig hohen und vielseitigen substituierbaren Energiezufuhr allein getragen werden.[1)] Ein zusätzlicher Sicherheitsfaktor liegt in einer ra-

1) Vgl. LINDENLAUB, J.: Energieimpulse und regionale Wachstumsdifferenzierung, Schriftenreihe des Energiewirtschaftlichen Institutes an der Universität Köln, Bd. XIV MU. 1968, S. 296.

tionellen Organisation der Versorgungseinrichtungen. Deshalb "ist die Verbundwirtschaft zum Gegenstand der allgemeinen Landesentwicklung geworden."[1] Dabei kann sich der Zusammenschluß horizontal durch Verbindung von Betrieben gleicher Produktionsstufe und vertikal durch Abstimmung von Einrichtungen hintereinander geschalteter Produktionsstufen vollziehen.[2]

Im kommunalen Bereich ist für die Energiewirtschaft vor allem der Querverbund typisch. Darunter versteht man die Zusammenfassung von Betrieben aus mehreren Versorgungsstufen, in der Hauptsache Elektrizität, Gas und Wasser. Unter Rationalisierung wird hier die Zusammenfassung gleichartiger organisatorischer und technischer Einrichtungen verstanden.[3]

Noch steht dem aber in vielen, insbesondere in wirtschaftsschwächeren Gebieten die starke Zersplitterung der Elektrizitätswirtschaft in Form einer Vielzahl von selbständigen Einzelbetrieben der regionalen und überregionalen Gesamtversorgung entgegen. Dieses Hindernis wird durch die noch relativ starke Abhängigkeit dieser Betriebe an die räumlichen Energieaufkommen intensiviert. Die insbesondere bei der Verwendung von Wasserkraft auftretenden Schwankungen verursachen bei direkter Stromabgabe an den Letztverbraucher eine Unsicherheit in der räumlichen Elektrizitätsversorgung. Gelingt es, diese Betriebe an ein regionales Versorgungsnetz anzuschliessen, dann werden sich die Schwankungen auch in dessen Stromversorgung übertragen. Dies gilt insbesondere dann, wenn für das Netz geringe überregionale Ausgleichsmöglichkeiten in der Stromauf- und -abnahme bestehen. Abgesehen von den möglicherweise dabei auftretenden tech-nischen Mängeln, kön-

---

1) GUTHSMUTHS, W.: Raumprobleme der Energiewirtschaft, a.a.O. S. 345.

2) Vgl. KRÄHE, W.: Verbundwirtschaft, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. XI, Göttingen 1961, S. 1 ff.

3) Vgl. Schriftenreihe der Forschungsstelle der Friedrich-Ebert-Stiftung: Die Energiewirtschaft, Bd. I, Hannover 1960, S. 107. So auch WESSELS, Th.: Versorgungswirtschaft, in Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, Bd. IV, 3. Aufl., Stuttgart 1962, Sp. 5961.

nen die Bestrebungen zum Verbund jedoch auch durch gesellschaftsrechtliche Gründe gehemmt werden. So ist es nicht selten, daß gerade die kleineren Versorgungsbetriebe privatrechtliche Unternehmungsformen aufweisen. Das kann zu der Konsequenz führen, daß solche Betriebe das Rentabilitätsstreben höher schätzen als die von ihnen zu erfüllende Versorgungsaufgabe. Diese Betriebe sind aber auch den direkten staatlichen Eingriffen entzogen, so daß die "gesamtwirtschaftliche Steuerung"[1] erschwert wird. Obwohl technisch-organisatorische und/oder rechtlich ökonomische Zusammenschlüsse hinsichtlich der quantitativen und qualitativen Sicherheit der räumlichen Versorgung raumordnerischen Zielsetzungen entgegenkommen, ist die Machtstellung, die ein auf diese Weise vergrößertes Unternehmen im regionalen Bereich nach allen Seiten auszuüben vermag, nicht zu übersehen. Häufig nehmen solche Institutionen in der Elektrizitäts-, aber auch in der Gaswirtschaft durch entsprechende Konzessionen den Status von Gebietsmonopolen ein, da der Konsument in der Wahl des Produzenten bzw. Lieferanten nicht frei ist.[2] Damit jedoch eine solche "marktwirtschaftliche Selbststeuerung" nicht zu "raumwirtschaftlich unbefriedigenden Ergebnissen"[3] führt, bedarf die Elektrizitätsversorgung in wirtschaftsschwächeren Gebieten einer staatlichen Aufsicht und Planung. Das ist schon deshalb notwendig, weil privatwirtschaftlich organisierte Elektrizitätswerke ihren Standort dort wählen werden, wo infolge aggregierten Stromverbrauchs bessere Produktions- und Absatzbedingungen bestehen. In wirtschaftsschwächeren Gebieten wird die Elektrizitätsversorgung dadurch, wenn auch regional unterschiedlich, beeinträchtigt.

---

1) MELCHINGER, E.: Der gegenwärtige Stand der Verbundwirtschaft in Deutschland, in: Energieverbundwirtschaft, 3. Tagungsbericht des Energiewirtschaftlichen Instituts an der Universität Köln, München 1951, S. 15; so auch SPRINGORUM, H.: Zukunftsprobleme der Energiewirtschaft vom Standpunkt der Unternehmer, in: Energiewirtschaft und Energiepolitik in Gegenwart und Zukunft, Hrsg. Schmidt, H., Internationale Tagung der Sozialakademie Dortmund, Berlin 1966, S. 219.

2) Vgl. WESSELS, Th.: Marktfragen in der öffentlichen Energiewirtschaft, in: Energiewirtschaft, Beilage zu 'Der Volkswirt', 1957, H. 36, S. 8.

3) FALLER, P.: Gemeinsamer Markt und Verkehr, Sonderdruck aus: Europäisches Transportrecht, Juristische und wirtschaftliche Zeitschrift 1969, Vol. IV - N^{os} 2 et 3.

Die mit der Koordination und Planung der Elektrizitätswirtschaft verbundene Problematik geht mit steigendem Stromverbrauch zudem noch über die lokalen Grenzen hinaus. Der Grund hierfür liegt nicht allein in einem räumlich begrenzten Energie- und Elektrizitätsaufkommen. Die Ursache muß vielmehr auch darin gesehen werden, daß die Elektrizitätswirtschaft von Bereichen beeinflußt bzw. von Gebieten tangiert wird, die nicht im eigentlichen Sinn unter dem Begriff Energie im allgemeinen oder Strom im besonderen zusammengefaßt werden können. Hierzu zählen, um nur die wichtigsten zu nennen, der Stand der Raumrationalisierung, die einschlägige Wasserwirtschaftspolitik, die Planungsmaßnahmen zum Umweltschutz und das bestehende Verkehrswesen. So kann z.B. die Installierung von unter- und oberirdischen Elektrizitäts- und Energieleitungen nur im Zusammenhang mit der vorgesehenen Boden- und Raumnutzung gelöst werden. Dazu gehört auch die Standortbeeinflussung etwa der Raffinerien,[1] wobei darauf geachtet werden muß, daß der Standort dieser Einrichtungen die Versorgung wirtschaftschwächerer Gebiete verbessert. Die Sicherstellung der Elektrizitätsversorgung durch die Nutzung von Wasserkräften wird in zunehmendem Maße dadurch beeinträchtigt, daß Staubecken schon jetzt zur Deckung von Trink- und Brauchwasserbedarf herangezogen werden. Dampfkraftwerke - künftig noch verstärkt durch Großkraftwerke auf der Basis von Kernenergie - vermindern, um ein weiteres Beispiel zu nennen, mit ihren stark erwärmten Abwassern die Qualität der Vorfluter und gefährden damit die Umweltbedingungen. Eine Reihe von ökologischen Krisenerscheinungen unterstreicht schon heute diesen Bereich der Standortproblematik neuer Dampfkraftwerke. Sie werden die Standortkalkulationen dieser Kraftwerke künftig entscheidend beeinflussen. Schließlich ist der Verkehr die Infrastrukturkomponente, die simultan zur Energie zur Geltung kommen kann,[2] wenn es um eine ausreichende Elektrizitätsversorgung geht.

---

1) Vgl. auch RIFFLER, E.: Mineralöl-Fernleitungen im Oberrheingebiet und in Bayern, Bonn - Bad Godesberg 1970, S. 47 ff.

2) Vgl. GEHRECKE, S.: Energiewirtschaftliche Strukturen in ihrem wechselseitigen Einfluß auf den technischen Fortschritt und die Industrialisierung, FfE-Berichte Nr. 4, 1970, S. 555.

cb) Beurteilung der Maßnahmen nach ihrer zeitlichen Wirksamkeit

Die Schnelligkeit, mit der die Elektrizitätsversorgung eines Gebietes verbessert werden kann, hängt primär davon ab, welche originären Energieträger dort vorhanden und welche technischen Erschließungseinrichtungen verfügbar sind. Je weniger erschlossen sich ein Gebiet darstellt, desto stärker werden sich die zur Unterstützung der Industrialisierung notwendigen raumordnerischen Aktivitäten nicht nur auf bloße Anpassungsinterventionen zu beschränken haben. Hierzu gehört zudem in erster Linie die Rationalisierung der örtlichen kleineren und mittleren Kraftwerke. Um Betriebe, die einen hohen Strombedarf haben, ansiedeln zu können, ist darüberhinaus auch daran zu denken, die zunächst erforderlichen industriellen Eigenerzeugungsanlagen[1] durch staatliche Finanzierungshilfen zu fördern. Die Voraussetzungen hierfür bildet ein ausreichendes örtliches Primärenergieaufkommen oder eine gesicherte Zufuhr von Rohenergieträgern zu tragbaren Bedingungen.

Die vollständige Erschließung eines Raumes mit Elektrizitätsversorgungseinrichtungen nimmt zwar zunächst einen längeren Zeitraum in Anspruch, wirkt aber zeitlich am unmittelbarsten, da eine weitgehend fertiggestellte Grundausstattung hinsichtlich der Produktionsaufnahme keine Zeitverluste erwarten läßt. Insoweit ergibt sich in diesem Zusammenhang die raumordnerische Konsequenz, die Energie- und Elektrizitätsversorgungseinrichtungen in Form von sogenannten Vorschubleistungen besonders zu fördern. Der Vorteil einer solchen Maßnahme liegt nicht zuletzt in einer sachgerechten Anordnung des Versorgungssystems. Abgesehen davon, daß die auf diese Weise erreichte größere Attraktion eines ganzen Raumes auch die Standortwahl an sich aufwertet, liegt der Vorteil vor allem darin, daß der ansiedlungswillige Unternehmer Daten gegenübersteht, deren Persistenz zumindest für die nähere Zukunft eine fundierte Standortkalkulation ermöglicht.

---

1) Vgl. hierzu SCHAEFER, H.: Technische und wirtschaftliche Fragen der industriellen Eigenerzeugung, in: Praktische Energiekunde, 16. Jg., Heft 1/2 1968, S. 1 ff.

d) Preisbildung in der Elektrizitätsversorgung

da) Allgemeine Grundlagen der Preisbildung in Abhängigkeit vom Standort

Neben der quantitativen und qualitativen Sicherstellung industriellen Stromverbrauches bildet der Preis pro Elektrizitätseinheit die dritte Komponente, die in der Standortkalkulation stromabhängiger Industriezweige Berücksichtigung finden muß. Bei dem Preis, zu dem die Elektrizitätseinheit angeboten wird, ist je nach Abnehmergruppe zwischen Tarifabnehmern, zu denen die privaten Haushalte, die Gewerbebetriebe und die Landwirtschaft gehören, und dem für Sonderabnehmer, wozu die Industriebetriebe mit hohem Stromverbrauch gerechnet werden, zu unterscheiden.[1] Der Preis für die Sonderabnehmer besteht aus "einem festen Preisbestandteil, der die Leistungsinanspruchnahme abdecken soll (Grund- oder Leistungspreis), einem Preis je abgenommener Einheit, der den beweglichen Belieferungskosten entsprechen soll (Arbeitspreis) und eventuell einem weiteren festen Preisbestandteil für die Abgeltung der Zählerkosten, der vielfach in den Grund- und Leistungspreis eingerechnet wird."[2] Der dem Abnehmer endgültig zu verrechnende Preis stützt sich grundsätzlich auf diese Preisbestandteile, ist jedoch entsprechend den individuellen Erfordernissen der Industriebetriebe in der Regel das Ergebnis von Preisabsprachen.[3] Das Ausmaß der Elektrizitätseinrichtungen richtet sich nach dem zu erwartenden Spitzenbedarf. Ist dieser sehr hoch und tritt er nur zeitweise in einer bestimmten Größenordnung auf, so wird der fixe Preisbestand-

---

1) Vgl. VEIGEL, G.: Kostenrechnung und Preispolitik in der Elektrizitätswirtschaft, Wiesbaden 1962, S. 39.

2) OBERLACK, H.-W. und BÖKE, E.: Energiepreisentwicklung und allgemeine Preisbewegung, Einzeldarstellung und vergleichende Untersuchung für Europa und die USA, Köln und Opladen 1962, S. 21; auch KÖRFER, C.: Die Stromerzeugung der westdeutschen Industrie und die Bedeutung der Zechenstromwirtschaft, Berlin 1963, S. 126.

3) Vgl. ROLLER, H.: Die Kunst der Strompreisbildung, in: Der Volkswirt, Beilage 'Energiewirtschaft' zu Nr. 36, 7. Sept. 1957, Jg. 11, S. 18.

teil, also der Grund- und Leistungspreis, einen besonders hohen Anteil des Einheitspreises darstellen. Der Arbeitspreis, als variabler Preisbestandteil, verringert sich mit steigender Leistungsinanspruchnahme für eine Abrechnungsperiode.[1)]

Mit eingeschlossen in den Energiepreis sind die Transportkosten für die Verbrauchsenergien zur Deckung des betrieblichen Eigenbedarfs bzw. Sekundärenergien. Das gleiche gilt auch für die Zufuhr von Rohenergien. Im Gegensatz zum Verkehr sind beim Energietransport, der arteigene Raumüberwindungseinrichtungen erfordert, Transportmittellänge und gesamter Transportweg identisch, da der einzelne Abnehmer durch entsprechende Netzfigurationen unmittelbar erreicht werden muß.[2)] Die hierbei anfallenden Investitionen richten sich nach der Länge des Verteilungsnetzes. Auch bei der Elektrizitätswirtschaft ist wie bei dem Lei-tungssystem der Frischwasser- und Abwasserwirtschaft bei steigender Durchlaufmenge mit Kostendegressionen und damit mit Preisdifferenzierungen zu rechnen.

Bei kostenechter Preisgestaltung werden die von der Stromerzeugung bis zur -verteilung entstandenen Selbstkosten anteilsmäßig auf die Leistungseinheit verrechnet. Es handelt sich hierbei demnach um Durchschnittspreise, deren unterschiedliche Höhe sowohl technisch-ökonomisch als auch regional bedingt sein können. So führen beispielsweise differierende Produktionsmethoden allein aufgrund technischer Faktoren zu ungleichen Produktionsergebnissen und damit auch zu abweichenden Kosten. Ist jedoch ein Gebiet allgemein durch einen niedrigen Techni-sierungsgrad gekennzeichnet, so handelt es sich bei den Ursachen, die zu Kosten- und Preisdifferenzierungen geführt haben, um regionalbedingte Faktoren. Damit ist zugleich aufgezeigt, welche Bedeutung die raumstrukturellen Bedingtheiten für den energiewirtschaftlichen Teil der Standortkalkulation hat.

---

1) Vgl. RÜSCHENPÖHLER, H.: a.a.O. S. 158.

2) Vgl. HILDEBRAND, H.J.: Wirtschaftliche Energieversorgung, Bd. 1, 2. Aufl. Leipzig 1968, S. 340.

Ferner ist ein gesteigerter Ausnutzungsgrad der Anlagen bis zur Überschreitung des Optimums in der Regel von Kostendegressionen und damit auch von Preisermäßigungen begleitet. Auch dieses Phänomen ist durch eine vorwiegend technisch-wirtschaftliche Wirkungsweise begründet. Besteht jedoch ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Ausnutzungsgrad der Anlagen einerseits und dem schwankenden örtlichen Verbrauch sowie dem Primärenergieaufkommen andererseits, so stehen unterschiedliche Preise pro erzeugte Leistung ebenfalls im Zusammenhang mit gebietsstrukturellen Besonderheiten, die in der Standortkalkulation ihre Berücksichtigung finden müssen.

db) Besonderheiten der Preisbildung in industriell schwachstrukturierten Gebieten

Die Situation der Elektrizitätsversorgung in wirtschaftsschwachen Gebieten ist häufig durch relativ hohe Strompreise gekennzeichnet. Dieser Tatbestand ist nicht allein darauf zurückzuführen, daß diese Gebiete infolge ihrer Revierferne für die zuzuführenden Primärenergien durch hohe Transportkosten belastet sind oder wie sie überhaupt in einem geringen Ausmaß von substituierenden Energien erreicht werden. Das hohe Preisniveau wird vielmehr mitverursacht durch eine in diesen Gebieten noch sehr charakteristische Zersplitterung der Elektrizitätswirtschaft, die als eine "unzeitgemäße und den heutigen technischen Erfordernissen widersprechende"[1] Gestaltung des Versorgungssystems erkannt werden muß. Die Folgen daraus sind geringe Rationalisierungseffekte in den einzelnen Versorgungsphasen und damit vergleichsweise hohe Kostenanteile pro verbrauchte Elektrizitätseinheit. Unter betriebswirtschaftspolitischen Aspekten muß in diesem Zusammenhang auch noch auf Erkenntnisse aus der Kostenanalyse hingewiesen werden.

---

1) Strukturpolitik in Bayern, Denkschrift der Bayerischen Industrie- und Handelskammern, a.a.O. S. 13.

Die Stromerzeugung tritt bei einer bestimmten Benutzungsdauer in den Bereich der Kostendegression ein. Erst eine gleichmäßige Leistungsabnahme gewährleistet infolgedessen eine kostengünstigere Produktion. Eine Stromerzeugungsanlage muß ferner so dimensioniert sein, daß auch der Spitzenbedarf[1] zu decken ist. Wird diese Höchstkapazität nur selten beansprucht, kommt es zu Leerkapazitäten, die im Preis der tatsächlich verbrauchten Leistungseinheiten berücksichtigt werden müssen. Geht man davon aus, daß beispielsweise in den Ballungsräumen infolge der Allokation von Industriebetrieben sowohl ein relativ gleichmäßiger Durchschnitts- als auch ein Spitzenbedarf besteht, dann erklärt sich auch das in industrieärmeren Gegenden durch schwankende Kapazitätsausnutzung bedingte höhere Strompreisniveau. Diese Situation wird durch die bestehenden mangelhaften Ausgleichsmöglichkeiten verschärft, die in erschlosseneren Gebieten auf dem Wege eines Anschlusses an ein überregionales Versorgungsnetz gegeben sind. Derartige Verbindungen schaffen die Voraussetzung, ungenutzte Leistungen einem an einem anderen Standort bestehenden Bedarf zuzuführen.[2]

Hinsichtlich der Verteilung der erzeugten Elektrizität kann eine ähnliche Tendenz festgestellt werden. An den Versorgungsnetzen in wirtschaftsschwachen Gebieten partizipieren in der Regel häufig erst wenige Abnehmer, so daß ihre Anzahl in einer ungünstigen Relation zu der erforderlichen Leitungslänge steht. Verhältnismäßig hohe Investitionen verteilen sich so auf eine vergleichsweise niedrige Durchlaufmenge. Es handelt sich hierbei um eine vergleichbare Situation zu dem Verteilungssystem der Wasserver- und -entsorgung, die in einem anderen Zusammenhang bereits durch eine zeichnerische Darstellung veranschaulicht wurde.

Diese Überlegungen zeigen, daß eine kostenechte Preisbildung aufgrund des durch eine geringe Industrieansiedlungsdichte hervorgerufenen Stromver-

---

1) Vgl. VEIGEL, G.: Kostenrechnung und Preispolitik in Elektrizitätswirtschaft, Wiesbaden 1962, S. 39.

2) Vgl. auch BURCHARD, H.J.: Sichere Energie - preiswerte Energie - ein energiepolitischer Zielkonflikt? Kieler Vorträge, Neue Folge 53, 1968

verbrauchs nachteilige Auswirkungen auf das Strompreisniveau ausübt. Eine Zuspitzung der Preissituation ist über die raumökonomische Situation hinaus jedoch auch dann zu erwarten, wenn nur einem oder wenigen Unternehmungen die Sicherheit der Elektrizitätsversorgung eines Gebietes anvertraut ist. Dies gilt schon deswegen, weil öffentliche und private Energieversorgungsunternehmen durch Konzessions- und Demarkationsverträge abgesichert sind, so daß es gebietsweise damit schließlich auch zu monopolistischen Verhaltensweisen und mitunter auch zu ungerechtfertigten Preisen kommen kann.[1] Mangelnder Wettbewerb der Versorgungsunternehmungen untereinander führt hier möglicherweise ebenso wie eine unzureichende staatliche Lenkungsmöglichkeit zu einer ungünstigen Gestaltung des Preisniveaus.

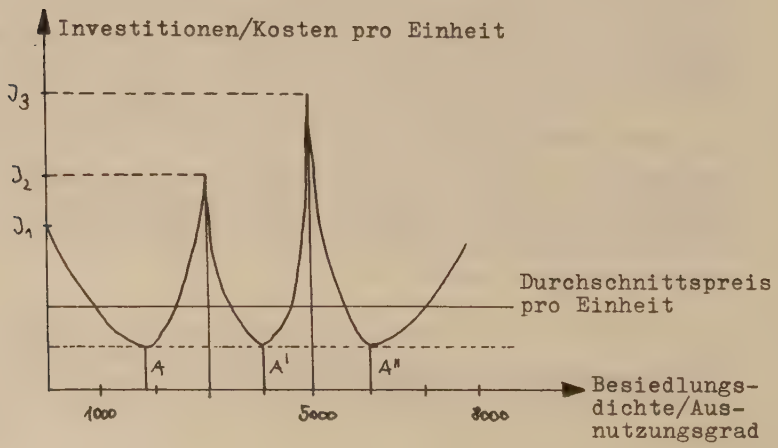
Die Abhängigkeit der Wasserver- und -entsorgung sowie der Elektrizitätsversorgung von den raumwirtschaftlichen Gegebenheiten läßt vermuten, daß infolge noch geringer Nutzung der Energievorräte zumindest hinsichtlich der Beschaffung (Ableitung beim Abwasser) Kostenvorteile gegenüber den Ballungsräumen bestehen. Das dürfte auch zutreffen, wenn die Besiedlungsdichte auch einen Verbrauch bedingt, der durch die örtlichen Aufkommen zu decken ist. Mit zunehmender Verknappung der Rohenergien jedoch werden kompliziertere Beschaffungs- und Erzeugungsverfahren erforderlich, die wiederum erhebliche Investitionskosten auslösen. Durch Zurechnung dieser Aufwendungen im Sinne des Kostendeckungsverfahrens entstehen höhere Durchschnittskosten und damit auch höhere Preisforderungen pro geleisteter Einheit. Diese Tendenz ergibt sich aus der arteigenen Funktion der Versorgungsanlagen, die darin besteht, daß sie neben der Normalinanspruchnahme auch den zeitweilig auftretenden Spitzenbedarf zu decken in der Lage sein muß. Treten Höchstbelastungen jedoch nur zeitweilig auf, dann entstehen Leerkapazitäten, deren Kosten sich anteilmäßig auf jede erbrachte Leistungseinheit verrechnen lassen. Die Produktion jeder Leistung wird also umso kostengünstiger zu gestalten sein, je häufiger auch die Spitzenkapazität ausgelastet werden kann.

---

1) Vgl. FLECKENSTEIN, K.: a.a.O. S. 56.

Grundsätzlich wird eine Versorgungsanlage umso rationeller sein, daher auch kostensparender arbeiten, je größer die Ausbringungsmenge ist und je regelmäßiger ihre volle Ausnutzung gewährleistet ist. Mitvoraussetzung hierfür ist jedoch eine im Verhältnis zur Produktionskapazität optimale Besiedelungsdichte. Diese Bedingung dürfte jedoch in wirtschaftsschwächeren Gebieten nicht immer gegeben sein. Um die Versorgung sicherzustellen, ergibt sich die Notwendigkeit, auch in diesen Räumen die Einrichtungen zur Bedarfsdeckung so zu dimensionieren, daß selbst einer nur zeitweise auftretenden Spitzenabnahme eine entsprechende Leistung gegenübersteht. Im Gegensatz zu den Ballungsräumen, die in der Regel einen ständig hohen Stromverbrauch aufzuweisen haben, dürfte es in wirtschaftsschwächeren Gebieten noch häufig zu wenig ausgenützten Versorgungsanlagen und damit zu Leerkapazitäten kommen, deren Verringerung erst von einer zunehmenden Besiedelungsdichte und Industrialisierung abhängt. Das folgende Schaubild soll diese Zusammenhänge noch verdeutlichen:

Darstellung Nr. 7
Wirkungsweise von Investitionen im Infrastrukturbereich bei steigender Industrieansiedlungsdichte



Die graphische Darstellung zeigt, daß der Ausnutzungsgrad einer Versorgungsanlage bzw. die räumliche Besiedelungsdichte, deren Größenordnungen im vorliegenden Beispiel der Einfachheit halber nur angenommen wurden, steigen, wie die Kosten pro Einheit sinken, wobei der angenommene überregionale Durchschnittspreis pro Einheit als Richtgröße angesehen wird. Ist der Optimalpunkt A erreicht, so steigen bei weiterem Anstieg des Ausnutzungsgrades bzw. bei weiterem Anstieg der Besiedelungsdichte und der Industrialisierung die Kosten pro Einheit. Es erscheint daher von einer allgemein erreichten Besiedelungsdichte im Punkt A an im Sinne einer Förderung der zu Versorgenden erforderlich, das Verteilungssystem durch zusätzliche Investitionen zu erweitern. Diese Vergrößerungen werden der Besiedelungsdichte wieder so lange entsprechen, bis ein weiterer Optimalpunkt A' erreicht wird. Diese Entwicklung wiederholt sich mit zunehmender Besiedelungsdichte, z.B. bis A".

C) Die Beschaffung von Dienstleistungen

Dienstleistungen sind grundsätzlich Arbeitsverrichtungen, die für andere Wirtschaftseinheiten erbracht werden.[1)] Im Gegensatz zu den Arbeiten, die das Personal leistet, gibt es Dienstleistungen, die von Unternehmungen bereitgehalten werden. Die Literatur unterscheidet zwischen abhängiger Arbeit einerseits und betrieblicher Dienstbereitschaft andererseits. Mit OETTLE lassen sich die Dienstleistungen nach dem Zweck der Dienstbereitschaft wie folgt gliedern:

1) Existentielle "Bedürfnisse nach Dienstbereitschaft, die nur unter Gefährdung von Leib und Leben unerfüllt bleiben" (Rettungsdienste, Verteidigungsbereitschaft des Staates usw.).

2) Produktionelle bzw. kommerzielle "Bedürfnisse nach Dienstbereitschaft, deren Befriedigung die Wirtschaftlichkeit der jeweiligen Aktivität verbessert." (Beispielsweise die Bereithaltung einer groß dimensionierten

1) So auch LUKARSCH, G.: Marktwirtschaftliche Dienstleistungen als Betriebsgegenstand von Unternehmungen; unveröffentlichte Hochschulschrift, München 1971.

Telefonvermittlungsanlage, die dem Benützer auch in Zeiten höchster Kapazitätsauslastung ohne Wartezeiten eine rasche Abwicklung geschäftlicher Vorgänge ermöglicht).

3) Konsumtive Bedürfnisse nach Dienstbereitschaft, die unabhängig existentieller Notwendigkeit, beispielsweise durch lange Öffnungszeiten, den Einkaufs- und Freizeitwert des Konsumenten erhöht.[1)]

Diese Übersicht läßt erkennen, wie vielseitig die Dienstleistungen von Unternehmungen verwendet werden. Während die Infrastruktur "die Grundlagen für die Produktion" bildet, dazu staatlicherseits beeinflußt wird, "interregional immobil" ist, hohe Kapitalinvestitionen voraussetzt und technologisch einer gewissen Unteilbarkeit unterliegt,[2)] gehören die Dienstleistungen, wie ARPS formuliert, zur sogenannten Suprastruktur.[3)] Insoweit beinhaltet die Dienstleistungswirtschaft die Summe jener Marktleistungen, die den Wirtschaftsablauf

- in privaten Haushalten wie
- in Unternehmungen

---

1) Vgl. OETTLE, K.: Dienstbereitschaft in einzelwirtschaftlicher und gesamtwirtschaftlicher Sicht, in: Dienstleistungen in Theorie und Praxis, Festschrift zum 70. Geburtstag von Otto Hintner, Hrsg. Linhardt, H., Penzkofer, P. und Scherpf, P., Stuttgart 1970, S. 29 f; LINHARDT, H. versucht die Dienstleistungsunternehmen unter Zugrundelegung des Schemas der Teilmärkte: Beschaffungs-, Absatz-, Geld- und Arbeitsmarkt zu systematisieren. (Das Dienstleistungsunternehmen: Genealogie-Topologie-Typologie, in: Dienstleistungen in Theorie und Praxis, a.a.O. S. 11 ff.

2) TÖPFER, K.: Regionalpolitik und Standortentscheidung, Die Beeinflussung privater Pläne, dargestellt an der unternehmerischen Standortentscheidung, Beiträge zur Raumplanung, Hrsg.: Zentralinstitut für Raumplanung an der Universität Münster, Bd. 6, Bielefeld 1969, S. 112.

3) Vgl. ARPS, L.: Der Standort der Versicherung in der Volkswirtschaft, in: Die Versicherungsrundschau, 26. Jg. 1971, S. 67.

erleichtern. Ihr Entwicklungsstand wird heute allgemein als Gradmesser für den Wohlstand einer Volkswirtschaft angesehen.[1)]

In diesem Zusammenhang interessiert jedoch nicht der gesamte Dienstleistungsbereich, den die Volkswirtschaftslehre als Tertiärsektor bezeichnet, sondern allein jene Dienstleistungen, die für die Unternehmungen, d.h. betriebswirtschaftlich von Belang sind. Im übrigen ist die volkswirtschaftliche Auslegung der Dienstleistungswirtschaft für eine betriebswirtschaftliche Untersuchung schon deshalb nicht geeignet, weil sie dort als rein negative Sammelbezeichnung verwendet wird.[2)] Hier zählt man nämlich zur Dienstleistungswirtschaft alle jene Industrien (im angelsächsischen Sinn des Wortes verstanden), die weder der Urproduktion noch dem produzierenden Gewerbe zuzurechnen sind.

Aus der Fülle der für Unternehmungen in Frage kommenden Dienstleistungen, die praktisch von der Fensterreinigung über die Lohnveredelung bis zu den kompliziertesten Bank- und Versicherungsgeschäften reichen, -sind hier jene Dienstleistungen zu untersuchen, die die Standortbedingungen für die Unternehmungen und ihre Produktionsstätten beeinflussen.

Wie bei der Kennzeichnung der wirtschaftsschwachen Gebiete in anderen Zusammenhängen bereits betont wurde, sind diese durch ein geringes Dienstleistungsangebot charakterisiert. Das gilt sowohl für die Dienstleistungen

---

1) Vgl. hierzu die Erörterungen von BORCHARDT,K.: Bedeutung der Infrastruktur für die sozialökonomische Entwicklung, in: Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften, Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften Neue Folge Bd. 58, Hrsg. S. Arndt, H. und Swatek, D., Berlin 1971, S. 16.

2) FISHER, A.G.B.: Production, Primary, Secondary and Tertiary, in Economic Record, Band XX 1939, S. 24 - 38; vgl. auch CLARC, C.: The Conditions of Economic Progress, 3. Aufl. London 1957, (1. Aufl. 1940); FOURASTIE, J.: Die große Hoffnung des zwanzigsten Jahrhunderts, Köln-Deutz 1954, deutsche Übersetzung von B. Lutz der 3. Aufl. von: Le grand Esperoir de XX^{e} Siècle. Progrès technique, Progrès économique, Progrès social, Paris 1952 (1. Aufl. 1946); EICK, J.: Dienstleistungen, in: HdSw, 12. Band, Stuttgart, Tübingen und Göttingen 1964, S. 550 - 559.

gegenüber privaten Haushaltungen (geringe Versorgung mit ärztlichen Notdiensten und Krankenhäusern, geringe Bildungsmöglichkeiten und bescheidene kulturelle Dargebote) als auch gegenüber Unternehmungen (Fehlen von Reparaturwerkstätten, Sachleasing-Möglichkeiten,[1] ausreichende Verkehrsdienstleistungen u.a.m.). Für unsere Untersuchung erscheint es sinnvoll, aus der Fülle der für Unternehmungen relevanten Dienstleistungen die auszuschließen, die vornehmlich erst als Folge einer wirtschaftlichen Entwicklung in einem gewissen Umfang nachgefragt werden, wie beispielsweise Reparaturdienstleistungen, Dienstleistungen von Hotels und Gaststätten. Ebenso sind die Dienstleistungen auszuklammern, deren Angebot raumunabhängig ist, wie z.B. die der privaten Banken und Versicherungen, so daß ihre Marktleistungen den Charakter von Ubiquitäten annehmen, wenngleich ihre Inanspruchnahme durch einen unmittelbaren Kontakt mit den örtlichen Repräsentanzen und Vermittlungsorganen erleichtert wird. Somit ist auf jene Dienstleistungen einzugehen, die sozusagen durch ihre Initialwirkung die Entwicklung aller Wirtschaftsbereiche eines Gebietes bedingen, selbstverständlich auch den Dienstleistungssektor selbst. Hierzu zählen einerseits Verkehrsdienstleistungen,[2] die die räumliche Veränderungen von Personen, Sachen und Nachrichten zum Gegenstand haben, andererseits die kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen.

I. Beschaffung von Dienstleistungen des Transports

Das Verkehrswesen ist ein weit umfassender und zugleich heterogener

---

1) Wie bereits bei Behandlung der Grundstücke und Gebäude im Rahmen von Abschnitt B I Betriebsmittel festgestellt wurde, ist das Sachleasing in Deutschland wenig entwickelt. Nahezu gänzlich unbekannt ist das Sachleasing durch die öffentliche Hand beispielsweise in Form von Industrieparks.

2) Vgl. ESENWEIN-ROTHE, I.: Die Verkehrs-Effizienz, Versuch einer Erfassung und Messung der raumwirtschaftlichen Leistung von einseitig angeschlossenen Nebenbahnen, Sozialwissenschaftliche Abhandlungen, Heft 5, Berlin 1956, S. 10; in diesem Zusammenhang wird auch an historische Ereignisse erinnert. Wirtschaftliches Leben, insbesondere im Dienstleistungssektor, entwickelte sich beispielsweise in Nordamerika an den Verkehrsrouten der Post und später der Eisenbahn.

Begriff.[1] Dies zeigt sich schon allein aufgrund der institutionellen Einteilung hinsichtlich der zu transportierenden Objekte: Güter, Personen und Nachrichten.[2] Die Besonderheiten in der Raumüberwindung dieser drei Gruppen liegen vornehmlich in den unterschiedlichen technischen Voraussetzungen hinsichtlich der Verkehrswege und der Transportmittel. Allerdings kann in diesem Zusammenhang nicht auf sämtliche zu befördernde Objekte und die dabei angewandten Techniken eingegangen werden, da ein solches Vorgehen den Rahmen der Thematik sprengen würde. So soll insbesondere die Nachrichtenbeförderung auf dem Wege der Telegrafie und Telefonie aufgrund ihrer arteigenen Problematik ausgeschlossen werden.[3]

Im folgenden kommt es darauf an, die Komponenten herauszustellen, die für das Verkehrswesen im allgemeinen Geltung haben und denen gleichzeitig ein räumlicher Bezug nachgewiesen werden kann. Wenn nun insbesondere auf die Probleme des Transportwesens eingegangen wird, so deshalb, weil die betriebswirtschaftlichen Anforderungen weniger auf das Verkehrswesen, das alle Verkehrseinrichtungen umschließt, abzielen, sondern weil es darauf ankommt, durch die optimale Koordinierung seiner einzelnen Komponenten die von der Betriebswirtschaft beabsichtigten Ortsveränderungen von Sachgütern zu gewährleisten. Technische Details werden daher nur insoweit heranzuziehen sein, als sie zum Verständnis der raumwirtschaftlichen Zusammenhänge erforderlich erscheinen.

Bei einem Versuch, das gesamte Transportwesen innerhalb des gebietswirtschaftlichen Produktionspotentials strukturell zuzuordnen, kann eine be-

---

1) Vgl. ILLETSCHKO, L.: Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft, Hrsg. Gutenberg, E. Die Wirtschaftswissenschaften 15. Lieferung Reihe A (Betriebswirtschaftslehre) Beitrag Nr. 43. S. 24

2) Vgl. LECHNER, K.: Verkehrsbetriebslehre, Betriebswirtschaftliche Studienbücher, Hrsg. Seischab, H. Reihe III Betriebslehre, Stuttgart 1963, S.10.

3) Damit schließen wir uns LECHNER an, der in seiner Verkehrsbetriebslehre in gleicher Weise vorgeht, Vgl. a.a.O. S. 25

griffliche Eindeutigkeit nicht festgelegt werden. Während das Wegenetz und die mit dem Raum fest verbundenen Verkehrseinrichtungen einen Teil der räumlichen Grundausstattung darstellen und daher zur Infrastruktur gerechnet werden müssen, gehört die Transportfunktion als solche aufgrund ihrer Eigenschaft als Dienstleistung zum Bereich der Suprastruktur.

Die Notwendigkeit des Transports ergibt sich ganz allgemein aus der räumlichen Streuung von Rohstoff-, Produktions- und Verbrauchsstandorten.[1] Ebenso kann definiert werden, daß die Streuung von Standorten überhaupt erst durch die Transportleistung ermöglicht wird. Wenn trotzdem die zentrale Stellung des Transportsektors innerhalb des gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfungsprozesses in Einzelfällen übersehen wird, so liegt das insbesondere daran, daß der rechnerische Anteil der Transportleistungen, gemessen an den gesamten Leistungsentgelten auch der anderen Wirtschaftseinheiten, gering erscheint. Dies beruht darauf, daß die so ermittelte Quote auf den tatsächlich gezahlten Entgelten, nicht auf den wirklich verdienten basiert, bzw. Frachthilfevergünstigen und staatlich subventionierte Beförderungsleistungen zu niedrig angesetzt werden.[2]

1. Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die Transportdienstleistungen in Abhängigkeit vom Standort

a) Kriterien der quantitativen Anforderungen

Die Quantität der Transportleistungen,[3] die ein Betrieb im Zuge der Ab-

---

1) Vgl. VOIGT, F.: Theorie der regionalen Verkehrsplanung, Ein Beitrag zur Analyse ihrer wirtschaftlichen Problematik, Berlin 1964, S. 165.

2) Vgl. ESENWEIN-ROTHE, J.: Verkehrseffizienz, a.a.O. S. 10 f.

3) Rechnungseinheiten der Transportmenge: Tonnenkilometer (tkm) für die Messung der Beförderungsleistung im Güterverkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft; Personenkilometer (p/km) ... für die wirtschaftliche Verkehrsleistung im Personenverkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Dr. Gablers Wirtschafts-Lexikon, Hrsg. R. und H. Sellien, Wiesbaden 1961, Sp. 1240 und 538.

wicklung seines spezifischen Prozesses nachfragt und verbraucht, hängt von den zu beschaffenden Betriebsmitteln, insbesondere Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen einerseits, sowie von den Mengen der abzusetzenden Betriebsleistungen andererseits ab. Die sowohl bei den Beschaffungs- als auch bei den Absatzhandlungen in Anspruch zu nehmenden Transportdienstleistungen werden "nach Art, Gewicht, Ausmaß und Aggregatzustand bestimmt".[1] Den Maßstab für die quantitative Leistungsfähigkeit der angebotenen Transportmöglichkeiten bildet ihre Massenhaftigkeit. Diese ist vom Anbieter her gesehen eine Komponente aus dem Umfang des Laderaums und der Geschwindigkeit, mit der die einzelnen Transportleistungen abgewickelt werden. Der Umfang der möglichen Transporte wird durch die Kapazität der eingesetzten Transportmittel (Straßen-, Schienen-, Wasser- und Luftfahrzeuge einerseits bzw. Rohrleitungen andererseits) und von der Vielseitigkeit ihrer Einsatzmöglichkeiten bestimmt. Der Zeitraum, in dem eine Verkehrsleistung vollzogen wird, hängt nicht allein von der technischen Geschwindigkeit ab, mit der ein Verkehrsmittel eine bestimmte Entfernung überwindet, sondern von der gesamten Reisezeit, d.h. einschließlich der Wartezeiten. Die Gesamtdauer eines Transportvorgangs wird somit "ermittelt aus der Länge des Reiseweges und der Gesamtreisezeit, wobei letztere nicht nur die Fahrzeit, sondern auch die Aufenthalte umschließt."[2] Insoweit kann auch eine Bedingtheit zwischen Massenleistungsfähigkeit der Verkehrsmittel und ihrer Geschwindigkeit festgestellt werden, da geringerer Ladeumfang durch häufigere Abwicklung des Transportvorgangs kompensiert werden kann (Omnibus - Taxi oder Rohölbeförderung durch die Eisenbahn mit großräumigen Tanks und Rohölleitungen mit kleinen Durchmessern aber kontinuierlichem Durchlauf.[3]

Die zu einem bestimmten Zeitpunkt nachzufragende Menge an Transportlei-

---

1) KLATT, S.: Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen, Verkehrswissenschaftliche Forschungen Bd. 11, Hrsg. Voigt, F. Berlin 1965, S. 62.

2) LECHNER, K.: a.a.O. S. 39.

3) Ebenda S. 24 und 25.

stungen hängt vom Beschaffungs- und Absatzrhythmus der Unternehmung ab. So können Nachfragespitzen auftreten, die sich umso leichter befriedigen lassen, je differenzierter das mengemäßige Transportangebot gestaltet ist und je mehr Ausweichmöglichkeiten auf Substitute bestehen. Dabei muß jedoch die sachgerechte Bewältigung der Transportleistung gewährleistet sein. Ein vielseitiges Transportangebot trägt aber auch dazu bei, eventuell auftretende Störungen bei einem Anbieter leichter zu überwinden.

An der Problematik des quantitativen Angebots an Verkehrsleistung zeigt sich im übrigen die Schwierigkeit, vor der jede Dienstleistungsunternehmung in der Praxis steht: Sie "kann entweder nur so viele Betriebsleistungen erstellen, als sie verkauft und ihr Betrieb wird daher viel stärker von den Schwankungen des Absatzmarktes betroffen als der Fabrikbetrieb, oder sie erstellt regelmäßig gleich große Betriebsleistungen und kann sie dann meistens nur zum Teil verkaufen. Im ersten Fall ist der Nutzgrad gleich 1, also optimal, aber der Beschäftigungsgrad sehr schwankend, im zweiten Fall ist die Beschäftigung normal, aber der Nutzgrad selbstverständlich ungleich und im Mittel weit unter 1".[1)]

Aufgrund dieser Überlegungen sind daraus nicht zuletzt raumstrukturelle Zusammenhänge und damit unterschiedliche Standortbedingungen abzuleiten. Diese können vornehmlich in räumlichen Abweichungen von der absoluten Höhe des Verkehrsaufkommens, des Ausnutzungsgrades des Verkehrsdargebots und der Substituierbarkeit der Verkehrsmittel untereinander gesehen werden.

ab) Kriterien der qualitativen Anforderungen

Die Qualität der Transportleistung hängt einmal von der sachlichen Gestaltung des Transportvorgangs, zum anderen Mal von ihrer Eignung für das

---

1) WALTHER, A.: Einführung in die Wirtschaftslehre der Unternehmung, Bd. 1: Der Betrieb, Zürich 1947, S. 241/42.

zu befördernde Gut ab.[1] Während die quantitativen Anforderungen allein vom Merkmal der Massenhaftigkeit ausgehen, ist für die Bestimmung der qualitativen Anforderungen der Katalog dieser Kriterien vollständig zu betrachten, soweit sie den Transportleistungen zugesprochen werden müssen. KLATT faßt die Eigenschaften der Verkehrsleistungen zusammen:[2]

Übersicht Nr. 9
Katalog der Eigenschaften von Verkehrsleistungen

Allbenutzbarkeit
Allgegenwart
Angemessenheit (convenience)
Annehmlichkeit
Anpassungsfähigkeit
Ausdehnungsfähigkeit
Ausdehnungsmöglichkeit
Benutzungsvielseitigkeit
Bequemlichkeit
Berechenbarkeit
Bestimmtheit
Beweglichkeit
Billigkeit
Disponibilität
- örtliche
- zeitliche
Fahrplanmäßigkeit
Freibeweglichkeit
Gebrochenheit
Geeignetheit (suitability)
Häufigkeit
Leichtigkeit der Massenbewegung
Massenhaftigkeit
Massenleistungsfähigkeit
Naturabhängigkeit
Netzbildungsfähigkeit
Pfleglichkeit
Planmäßigkeit
Präzision
Pünktlichkeit
Regelmäßigkeit
Schnelligkeit
Sicherheit
Verzweigungsfähigkeit
Verzweigungsmöglichkeit
Vielseitigkeit (der Verwendbarkeit)
Vollständigkeit (completeness, comprehensivene
Wohlfeilheit
Zugänglichkeit (accessibility)
Zuverlässigkeit
Zweckmäßigkeit

---

1) Vgl. auch SCHMIDT, H.: Räumliche Wirkung der Investitionen, in: Industrialisierungsprozeß, Die Industrielle Entwicklung, Bd. 9, Hrsg. Voigt, F. u.a. Köln und Opladen 1966, S. 119 ff.

2) Von diesen Merkmalen sind "einige eher auf die Verkehrsmittel oder die Verkehrsbetriebe als auf deren Leistungen selbst" bezogen. Vgl. KLATT, S., a.a.O. S. 27.

Aus dieser Übersicht wird deutlich, daß die Massenhaftigkeit der Transportleistungen einerseits ein qualitatives Merkmal unter vielen, zum anderen ein Kriterium der quantitativen Beurteilung darstellt.

Grundsätzlich sind die an die Transportleistungen zu stellenden Qualitätsanforderungen dann als optimal erfüllt anzusehen, wenn die Eigenschaften der Transportleistungen den betriebsspezifischen Anforderungen der zu befördernden Güter entsprechen. Dabei werden in der Regel die Qualitäten der Transportleistungen der Art und der Menge der Transportgüter angepaßt, da diese für den Verkehrsbetrieb ein Datum darstellen. Vor diesem Sachzwang stehen im übrigen auch alle anderen Dienstleistungsbetriebe, die ihre Arbeitsverrichtungen an die Besonderheiten des betrieblichen Wirtschaftsablaufs ihrer Kunden angleichen müssen. Je differenzierter das Angebot einer Dienstleistungsunternehmung ist, umso eher wird sie in der Lage sein, den gestellten Qualitätsanforderungen gerecht zu werden.

Die Eigenschaften der Transportleistungen können auf verschiedene Verkehrseinrichtungen in gleicher Weise bezogen sein, partiell werden sie jedoch voneinander abweichen. Während sich der Transport auf der Straße durch die Merkmale Haus-Haus-Bedienung, Schonung des Transportgutes wegen entfallender Umschlagvorgänge, Schnelligkeit der Transportdurchführung und leichtere Anpassung an den individuellen Bedarf[1)] auszeichnet, ergibt sich aus der speziellen Verkehrswertigkeit des Eisenbahntransportes neben Sicherheit, Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Pünktlichkeit der Vorteil der gesetzlichen Beförderungspflicht. Die Binnenschiffahrt wiederum hat ihr bedeutendstes Qualitätsmerkmal in ihrer hohen Massenleistungsfähigkeit, ist jedoch ein besonders langsames Transportmittel. Demgegenüber gewährleistet der Luftverkehr ab einer bestimmten Entfernung zwar die schnellste Art der Raumüberwindung, bei allerdings geringer Massenleistungsfähigkeit.

---

1) Vgl. STEINWEG, W.: Regionale Verkehrspolitik, Korreferat und Bericht über Bayern in Raumordnung Verkehr, Mitteilungen aus dem Institut für Raumordnung, Heft 65, Bad Godesberg 1969, S. 148.

Darüber hinaus ist anhand der Transportleistungseigenschaften die räumliche Eignung des jeweiligen Transport- bzw. Verkehrsaufkommens in bezug auf die Beförderung im Nah- oder Fernbereich zu unterscheiden. Dabei scheiden beispielsweise im Nahverkehr Luftfahrzeuge und in gewissen Grenzen auch Binnenschiffe weitgehend aus. Beim Eisenbahntransport sind im Nahbereich insbesondere Neben- und Stichbahnen hervorzuheben, während dem Transport mit Straßenverkehrsmitteln im engeren regionalen Bereich die raumfüllendste Bedeutung zukommt.

Eine Präferenzskala hinsichtlich der Versorgung durch die eine oder andere Art von Transportleistungen kann nur schwer aufgestellt werden. Am günstigsten wäre es, den Transportbereich so zu entwickeln, daß er einerseits der einzelnen Betriebswirtschaft, andererseits den räumlich naturgegebenen und besiedelungsstrukturell bedingten Bedürfnissen entspricht. Dabei kann an eine Versorgung durch wenige Transportzweige großer Vielseitigkeit sowie durch viele Verkehrsbedienungsmöglichkeiten mit geringer differenziertem Angebot gedacht werden. Eine marktwirtschaftliche Regulierung allein scheint jedoch keine räumlich optimale Transportversorgung zu gewährleisten. Sie führt vielmehr in Extremfällen zu Versorgungslücken, die weder durch die eine noch durch die andere Transportleistungsvariante gekennzeichnet ist und zu solchen, die über ein Verkehrsaufkommen mit einem weitgefächerten Qualitätskatalog verfügen. Zu begründen ist diese unterschiedliche Tendenz mit der starken Akzentuierung der Wettbewerbspolitik gegenüber dem anzuwendenden Leistungsprinzip in der Verkehrswirtschaft. Der Wettbewerb in diesem Bereich, der "nicht nur zwischen Betrieben eines Verkehrszweiges, sondern wegen der Substituierbarkeit verschiedener Verkehrsmittel auch zwischen Verkehrszweigen sowie zwischen der gewerblichen Verkehrswirtschaft (Fremd - verkehr) und der Selbstbedienung von Betrieben anderer Wirtschaftszweige, von privaten Haushalten und von öffentlichen Haushalten (Eigenverkehr)"[1] besteht, wirkt sich in besonderem Maße in wirtschaftsschwächeren Gebieten durch ein einseitiges Verkehrsaufkommen aus.

---

1) OETTLE, K.: Verkehrspolitik, Betriebswirtschaftliche Studienbücher, Begründet von Seischab, H. Reihe VI: Überbetriebliche Fragen 1967, S. 27.

2. Analyse des Transportangebots in industriell schwachstrukturierten Gebieten

a) Quantitative Merkmale des Angebots

Die wirtschaftliche Entwicklung eines Raumes hängt vorwiegend von der Einkommensentstehung aus Exportaktivitäten ab, demnach von Gütern und Dienstleistungen, die als sogenannte basic activities oder primäre Aktivitäten "über die Grenzen einer Region hinausfließen und die Region mit Devisen versorgen".[1] Im Gegensatz hierzu werden die Lieferungen, "die nur an Wirtschaftseinheiten in der Region gehen" als non basic activities oder sekundäre Aktivitäten bezeichnet. Diese Theorien leiten sich von der regionalen Wachstumstheorie ab und finden ihren Niederschlag in dem Economic-Base-Konzept.[2] Hierzu übereinstimmend wird auch mit dem Tragfähigkeitskonzept argumentiert. Mit ISENBERG kann demnach beispielsweise eine Stadt nur leben, "wenn sie hinreichend Anschluß an den großräumigen Wirtschaftskreislauf der Volks- und Weltwirtschaft hat".[3] Ferner ist noch das Konzept der motorischen Bereiche zu erwähnen, in dem der motorische Leistungsbereich (überregionaler Leistungsbereich) dem induzierten Leistungsbereich (regionaler Verbrauchermarkt) gegenübergestellt wird. Die Unterscheidung zwischen diesen Bereichen ist deshalb wichtig, weil dem motorischen Leistungsbereich im Rahmen der regionalen Wirtschaftsentwicklung eine Initialwirkung zugesprochen wird, während "der induzierte Leistungsbereich ... der angebahnten Entwicklung über den einfachen Marktmechanismus" folgt.[4] Diese für einen Wirtschaftsraum erforderliche Kon-

---

1) BECKER, P.: Welche gewerblichen Investitionen sind volkswirtschaftlich besonders förderungswürdig im Sinne des Investitionszulagengesetzes, in: Der Betriebsberater 25. Jg. 1970, Heft 32, S. 1366. Vgl. auch BUHR, W.: Räumliche Probleme der Infrastrukturplanung, in: Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften, Hrsg. Arndt, H. und Swatek, D., Schriften des Vereins für Socialpolitik, Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften Neue Folge Bd. 58, Berlin 1971, S.120.

2) Vgl. BECKER, P.: a.a.O. S. 1366.

3) ISENBERG, G.: Existenzgrundlagen der Stadt, in: Existenzgrundlagen in Stadt und Landesplanung, Schriftenreihe der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Tübingen 1965, Bd. 14, S. 9 ff.

4) Berichte über die Regionalpolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, ausgearbeitet von drei Sachverständigengruppen, hrsg. von der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Brüssel 1964, S.32.

taktnahme zu den überregionalen Wirtschaftszentren basiert jedoch gerade auf dem Verkehrs- oder Transportwesen. Insoweit sind die wirtschaftsschwachen Gebiete in der Regel in zweifacher Richtung benachteiligt. Dies gilt einmal im Hinblick auf ihre geographische Entfernung, die die in solchen Räumen ansässigen Betriebe von ihren Lieferanten und Abnehmern trennt. Zum anderen sind es die unzureichenden Raumüberwindungsmöglichkeiten, die die Wirkung der Randlage noch erhöhen. So besitzen beispielsweise in Niederbayern von 22 Landkreisen nur zehn eine als ausreichend zu bezeichnende Verkehrslage. Sechs Landkreise, die raumwirtschaftlich zum Bayerischen Wald gehören, verfügen über eine Verkehrsstruktur, die betriebswirtschaftspolitisch als sehr unzureichend zu beurteilen ist.[1)]

Das Eisenbahnnetz ist von jeher im ländlichen Raum zugunsten der Verkehrsverbindungen größerer Städte schwächer ausgebaut.[2)] Die Erschließung erfolgte erst später und teilweise auch nur durch Stich- und Nebenbahnen und hemmte somit die industrielle Entwicklung. Diese Situation hat sich in der Gegenwart nicht gebessert. Vielmehr läuft die Tendenz darauf hinaus, bereits bestehende Bahnlinien stillzulegen. Insoweit besteht auch wenig Anlaß zu der Annahme, daß die technischen Vorteile einer Elektrifizierung von Eisenbahnen in absehbarer Zeit und im vollen Umfang diesen Gebieten zugute kommen.[3)]

Eine ähnliche Vernachlässigung ist in gleicher Weise auch im Straßenverkehrssektor festzustellen. Das gilt zunächst in bezug auf das Autobahnnetz sowie auf die daran angebundenen Straßen.[4)] Hier kommt es zu Mangel-

---

1) Gesamtverkehrsplan Bayern, Hrsg. Bayerische Staatsregierung 1970, Bd. 1, S. 19; vgl. auch Bd. 4 Karte Nr. 3

2) Vgl. DITTRICH, E.: Über die Voraussetzungen der Raumordnungspolitik in der Gegenwart, in Informationen 1964, Heft 8, S. 254.

3) Vgl. HOFFMANN, R.: Raumerschließung durch Verkehrswege und Verkehrsmittel in Raumforschung, 25 Jahre Raumforschung in Deutschland, Bremen 1960, S. 437.

4) Vgl. EHRENBERG, H.: Konzentration auf Schwerpunkte, Mittelfristige Projektion sämtlicher Förderungsmaßnahmen verbessert die Übersicht, Der Volkswirt 1968, Nr. 45, S. 47.

erscheinungen sowohl im Rahmen der inneren Erschließung des ländlichen Raumes sowie im Hinblick auf leistungsfähige Verbindungen zu anderen Wirtschaftsräumen. Nicht zu übersehen ist in diesem Zusammenhang jedoch die ausfüllende Funktion des Straßenverkehrs, die dieser aufgrund der restriktiven Eisenbahnverkehrspolitik in diesen Räumen übernehmen muß. Wenn der Straßenbau auch vorwiegend dem Dirigismus der öffentlichen Hand unterliegt, so ist das Transportwesen in seiner Gesamtheit jedoch nicht allein von Entscheidungen der öffentlichen Instanzen abhängig. Es ist auch nicht anzunehmen, daß das in wirtschaftsschwächeren Räumen relativ niedrige Güteraufkommen mit vereinzelt höheren Spitzen und der damit verbundene geringere Ausnutzungsgrad einen Anreiz auf die im Wettbewerb stehenden privaten und öffentlichen Transportbetriebe ausübt. Insofern besteht zudem noch die Gefahr, daß sich die Verkehrsstruktur in den wirtschaftlichen Randgebieten nur mit einem time-lag verändern läßt. Dies dürfte nicht zuletzt deswegen problematisch sein, als zwischen Betrieb und Verkehr eine enge wirtschaftliche Beziehung besteht. "Einerseits bildet die ausreichende Verkehrserschließung eine unabdingbare Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung, andererseits bewirkt die zunehmende wirtschaftliche Durchdringung eines Raumes eine ansteigende Frequentierung der Verkehrsanlagen".[1] Hierbei muß davon ausgegangen werden, daß die Entwicklung in gleicher Weise auf alle Zweige der sektoralen Verkehrspolitik, also auch auf die der Binnenschiffahrt, des Luftverkehrs und des Leitungsverkehrs sowie auf das quantitative Transportaufkommen hinsichtlich Güter, Personen und Nachrichten einwirkt.

b) Qualitative Merkmale des Angebots

Die wirtschaftsschwächeren Gebiete sind auch hinsichtlich der Qualität der Transportleistungen durch eine einseitige Verkehrspolitik gekenn-

---

1) Raumordnungsbericht Unterer Bayerischer Wald, a.a.O. S. 150.

zeichnet. So verfügen sie beispielsweise über mangelnde Luftverkehrsverbindungen und können nur in Ausnahmefällen am Binnenschiffahrtsverkehr teilnehmen. Die restriktive Politik im Schienenverkehr verlagert darüber hinaus die Beförderung der Güter in verstärktem Maße auf die Straße und beschränkt die Auswahlmöglichkeiten der Verkehrsmittel und den Qualitätskatalog auf die für den Straßentransport spezifischen Eigenschaften. Hinzu kommt, daß der Straßenverkehr zum großen Teil privatwirtschaftlich organisiert ist, so daß sich seine Versorgungsfunktion vielfach aus dem freien Spiel von Angebot und Nachfrage ergibt. Insoweit wird auch das Angebot der Nachfrage in der Regel folgen und damit in gewissem Umfang monopolitistische Auswirkungen im Transportwesen begünstigen. Zu dieser Situation lassen sich Parallelen zur Wasser- und Energieversorgung in wirtschaftsschwachen Gebieten finden. Auch dort ist die Versorgung durch wenige örtliche Anbieter gekennzeichnet, die über eine gewisse Marktmacht verfügen und damit auch die Qualität ihres Angebots bestimmen können.

Der Transport auf der Straße hat zwar aufgrund seines besonderen qualitativen Merkmals der Haus-Haus-Verbindung den Vorzug einer leichteren Anpassung an die Besiedelungsstrukturen. Auch begünstigt eine geringe Straßenbenutzung die sachgerechte Transportbedienung bis zu einem gewissen Grad. Es darf jedoch dabei nicht übersehen werden, daß der Verkehr in der Fläche letztlich im Verdichtungsraum endet[1] und somit zugleich günstige Transportbedingungen kompensiert.

Es läßt sich praktisch schwer bestimmen, inwieweit ein einseitiges Transportaufkommen die wirtschaftliche Entwicklung eines Raumes zu konterkarieren vermag. Nicht zuletzt liegen jedoch die Gründe für die Förderungswürdigkeit mancher Gebiete in ihrem Mangel an verfügbaren eigenen Produktionskräften sowie als Folge davon auch in ihrer starken Abhängigkeit

---

1) Vgl. FALLER, P.: Die Erhaltung der Nebenbahnen - eine verkehrs- und regionalpolitische Aufgabe, Sonderdruck aus der Städtebund, Hrsg. Deutscher Städtebund Düsseldorf, Heft 4, 23. Jg. 1968, S. 78.

von auswärtigen Impulsen. Das gilt für die Beschaffung von sachlichen Produktionsfaktoren bzw. ersatzweise von Kapital bis hin zur Bereitstellung qualifizierter Arbeitskräfte für die Heranziehung von Bildungs- und Ausbildungsmöglichkeiten. Schon diese kursorische Aufzählung der zu transportierenden Gütergruppen läßt die differenzierten Voraussetzungen an die Transportbedingungen erkennen. Diese erhöhen sich, wenn innerhalb jeder Gruppe die einzelnen Güter nach ihrer jeweiligen Beschaffenheit analysiert werden. So muß bei den Transportbesonderheiten beispielsweise berücksichtigt werden, ob es sich um Gewichtsverlustmaterialien oder um Verarbeitungsgüter handelt.[1] Aufgrund dieser Zusammenhänge ist daher auf die Gefahr der in wirtschaftsschwachen Räumen vorherrschenden Einseitigkeit der Verkehrsbedienung näher einzugehen.

Der Bau von Verkehrswegen kann sowohl zur Entstehung von wirtschaftlichen Konzentrationen einerseits als auch zu der von Entleerungsräumen führen.[2] Diese Tendenz wird in Abhängigkeit von den jeweiligen Transportmitteln unterschiedlich gefördert. Ein gut ausgebautes Straßennetz beispielsweise erleichtert die Heranführung der Arbeitskräfte aus der Fläche an die Zentralen Orte. Es kann jedoch auch die Pendelwanderung zu großen Wirtschaftszentren stark erhöhen. Auf diese Weise wird ein wirtschaftsschwacher Raum um sein bisher noch stärkstes Produktionspotential - die ökonomisch nicht genutzte Arbeitskraft - beraubt.

Eine eindeutig festgelegte Versorgungsfunktion vermag indessen der Leitungstransport für Primärenergie in einem Raum zu übernehmen. Aufgrund seiner arteigenen Beschaffenheit ist er prädestiniert dazu, einen Raum mit

---

1) Vgl. MARX, O.: Wachstumsorientierte Regionalpolitik, in: Wirtschaftspolitische Studien 3, Hrsg. Jürgensen H., Göttingen 1966, S. 34 ff.

2) Vgl. FREY, R.L.: Infrastruktur, Grundlagen der Planung öffentlicher Investitionen, Hand- und Leihbücher aus dem Gebiet der Sozialwissenschaften, Hrsg. Salin, E. und Schmölders, A., Tübingen-Zürich 1970, S. 41; so auch STOHLER, J.: Verkehrspolitik, Verkehrsplanung, in: Planung ohne Planwirtschaft, Basel-Tübingen 1964, S. 199.

mangelnden Produktionsfaktoren zu beliefern, die diesen erst in umgewandelter Form wieder verlassen. Zwischen Beschaffung und Absatz der Unternehmung vollzieht sich der Produktionsprozeß, der ausschließlich dem Raum selbst zugute kommt. Anders kann es sich bei einem überregionalen Versorgungsnetz verhalten, das es ermöglicht, Erzeugungsüberhänge an Elektrizität wieder abzuleiten, also nicht im Raum selbst zu verbrauchen. Insoweit lösen arteigene Transportvoraussetzungen arteigene Prozesse aus, so daß erst eine Vielzahl von Verkehrsfaktoren ein räumlich vollständiges Wirtschaftsgeschehen gewährleistet. Einseitiges qualitatives Niveau an Transportleistungen dagen würde die räumliche Struktur entsprechend indifferent gestalten.

3. Einwirkungen der Raumordnungsmaßnahmen auf das Transportangebot

a) Einwirkungen auf Quantität und Qualität des Angebots

Die betriebswirtschaftlichen Anforderungen an das Transportwesen stehen insbesondere in wirtschaftsschwachen Gebieten im krassen Gegensatz zu dem räumlichen Verkehrsdargebot und beeinflussen somit das wirtschaftliche Wachstum dieser Räume. Ungeachtet der raumordnerischen Ansichten, daß es "kaum eine größere Hemmung für die volkswirtschaftliche Entwicklung" gibt "als ein zu schlecht ausgebautes Verkehrssystem",[1] wird von der Verkehrspolitik an bestimmten Prinzipien festgehalten, die sich insbesondere in der Flächenbedienung ungünstig auswirken. Hierunter sind u.a. die mangelnde Regulierung der Wettbewerbskräfte, die von öffentlichen Verkehrsbetrieben vorherrschend betriebene Eigenwirtschaftlichkeit, die geringe Einheitlichkeit in der öffentlichen Verkehrsinvestitionspolitik und nicht zuletzt die unsachgerechte Förderung der Motorisierung zu verstehen.[2] Im Sinne einer angemessenen räumlichen Versorgung mit Transportleistung bedarf es einer Verkehrspolitik, die ihre Ziele weitgehend denen der Raumordnung unterzuordnen vermag.

---

1) VOIGT, F.: Theorie der regionalen Verkehrsplanung, Verkehrswirtschaftliche Forschungen, Schriftenreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg, Bd. 10, Berlin 1964.

2) Vgl. OETTLE, K.: Verkehrspolitik, a.a.O. S. 84 ff.

"Die Investitionspolitik im Verkehrswesen, insbesondere der Bau von Verkehrswegen, also die Verbesserung der Infrastruktur, ist das wichtigste Instrument zur Verwirklichung gesamt- und regionalwirtschaftlicher Zielsetzungen".[1] Daraus resultiert, daß den geplanten Dimensionen die räumlich wirtschaftlichen Anforderungen zugrunde zu legen sind. Dabei muß man sowohl Bedarfs- und Belastungsgesichtspunkte einerseits, als auch Entwicklungstendenzen andererseits berücksichtigen.[2] Das gilt ebenso für die Verkehrserschließung im inneren räumlichen Bereich, wie auch für seinen Anschluß an das überregionale Netz, wobei die Beschaffenheit des Verkehrssystems eines Teilraums zur Qualität des verkehrstechnisch gut ausgebauten Gebietes in einem entsprechenden Verhältnis stehen sollte.[3] Bei einer solchen Beeinflussung des Verkehrswesens muß schließlich noch bezweckt werden, das gesamte Verkehrsnetz zu einer Einheit zu verbinden. Dabei kommt es darauf an, Engpässe zu vermeiden, da diese sich letztlich auf die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsnetzes auswirken.[4]

Unter diesem Aspekt hat insbesondere die verstärkte Eliminierung der Schienenverkehrsbedienung aus der Fläche insoweit raumwirtschaftliche Folgen, als der Entzug des unmittelbaren Anschlusses an das Eisenbahnnetz zu "Transportverteuerungen ... aber auch zu Unbequemlichkeiten und Sicherheitsverlusten führt.[5] So gilt es für die Raumordnung, deren Ein-

---

1) FÖRSTER, K. und VOIGT, F.: Untersuchung über die verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Grundprobleme des Landes Bayern unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen des EWG-Vertrages auf die Bayerische Wirtschaft, Forschungsauftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr, Bonn/München 1966, S. 470.

2) Die Anpassung Bayerns an die EWG - Chancen, Probleme, Aufgaben, Hrsg. Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr - Landesplanungsstelle, München 1969, S. 19.

3) Vgl. VOIGT, F.: Verkehrspolitik - Raumordnung - Gemeinden, Hrsg. Deutscher Gemeindetag, Siegburg 1965, S. 82.

4) Vgl. BÖGEL, H.-D.: Raumordnungspolitik und der Anteil der Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34.Jg. 1963, Heft 1, S. 54.

5) OETTLE, K.: Demolierung des öffentlichen Flächenverkehrs aus betriebswirtschaftlichen Gründen, in: Verkehrswirtschaftliche Informationen, 13. Jg. 1968, Heft 1-3, S. 7.

flußnahme auf die Planung der Eisenbahn nur auf Stellungnahmen im Bereich unverbindlicher Anhörung beschränkt ist,[1] sich für die Erhaltung zumindest der Schienenwege einzusetzen, die die Verbindung zum Gesamtraum sichert und von denen auch die größten Entwicklungsimpulse ausgehen. Die raumordnerische Einwirkung ist ferner auch darauf auszurichten, die Bedienungsstruktur und damit das Leistungsangebot der Bahn so zu gestalten, daß sie auch im Inneren des Raumes eine vollwertige Konkurrenz zum Straßenverkehr darstellt. Dabei geht es theoretisch vorwiegend um eine Verdichtung des Schienennetzes und der dadurch bedingten leichteren Zugängigkeit. In der Praxis jedoch sind der Durchsetzung dieser Maßnahmen durch die gegenteilige Politik der Deutschen Bundesbahn Grenzen gesetzt. Um den Massentransport in diesen Räumen trotzdem aufrechtzuerhalten, erscheint dem kombinierten Verkehr - Transporte von bestimmten Ladeeinheiten bei wechselndem Transportmittel - daher eine besondere Bedeutung zuzukommen. Hierbei sind mehrere als positiv zu bezeichnende Gesichtspunkte in Betracht zu ziehen: Relativ ungehinderter Lastwagentransport in der Fläche, kein Direkttransport in die Verdichtungsräume und damit Entlastung ihrer Straßen, Einschränkung der Verletzbarkeit des Transportgutes und Erhöhung der Auslastungskapazität der Eisenbahn in der Fläche. Nicht zuletzt gilt es jedoch, diese Verkehrskombination durch Elektrifizierungsmaßnahmen im Schienenverkehr auszubauen und zu fördern.

Die Funktionen, die unter raumordnerischen Gesichtspunkten dem Straßenverkehr in wirtschaftsschwachen Räumen zukommen, sind vielseitig. Mit zunehmender Verringerung des Schienentransportangebots wächst ihm der Rang eines vornehmlich benutzten Massentransportmittels auch im Fernverkehr zu, ungeachtet der Tatsache, daß die Straße, die vorwiegend für den Leichtverkehr bestimmt ist, in häufig unangemessener Weise auch für den Schwerlastverkehr zur Verfügung gestellt werden muß.[2] Das hierfür erforderliche

---

1) Vgl. Gesamtverkehrsplan Bayern, a.a.O. S. 161.

2) Vgl. OETTLE, K.: Mensch und Verkehr aus gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Sicht, Sonderdruck aus der Eisenbahntechnischen Rundschau, Heft 7, 1968, S. 4.

Autobahn- und Fernstraßennetz müßte demnach so ausgebaut werden, daß auch die schwachstrukturierten Gebiete als Einzugsbereiche miterfaßt werden. Dies gilt hinsichtlich des Autotransports für den Fernverkehr, aber auch wegen seiner meist noch größeren Bedeutung für den Nahverkehr.[1] Ein gut ausgebautes Autobahnnetz kommt insoweit auch raumordnerischen Zielsetzungen entgegen, als seine standortfördernde Wirkung ca. 40 km nach beiden Seiten der Trasse ausstrahlt.[2] Voraussetzung hierfür ist jedoch die Anzahl der Anschlußstellen, der sogenannten Straßeneinbindungen.

Aufgrund seiner hohen Netzbildungsfähigkeit entspricht der Straßenverkehr - abgesehen von einigen Schwerpunkten - den Anforderungen an eine weiträumige Verkehrsstruktur. Sie gewährleistet somit eine rationelle Verkehrsbedienung insbesondere der kleineren und mittleren Betriebe, die ein vergleichsweise kleines Transportmengenaufkommen aufweisen. Hinzu kommt, daß die Standortbedingungen der Unternehmungen in Orten, die ungünstig zum Eisenbahnnetz oder abseits lie-gen, ganz generell verbessert werden.[3] Diese Art von individueller Verkehrsbedienung beruht vorwiegend auf einem engmaschigen Netz von Staats-, Kreis- und Stadtstraßen. Erst eine Verknüpfung dieser innerräumlichen Verkehrswege mit dem überregionalen Straßenverkehrsnetz der Autobahnen und Fernstraßen[4] vermag die Standortbedingungen transportorientierter Betriebe nachhaltig zu stützen.

---

1) Vgl. FÖRSTER, K. und VOIGT, F.: Untersuchung ... a.a.O. S. 286.

2) Vgl. HOFFMANN, R.: Autobahn und Raumordnung, in: Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung Bd. IV Raum und Verkehr 1, Bremen-Horn 1956, S. 171.

3) Vgl. HOFFMANN, R.: Zur Aufgabenteilung im Personenverkehr, in: Aufgabenteilung im Verkehr, Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. XXIV, Raum und Verkehr 7, Hannover 1963, S. 119.

4) Vgl. KODAL, K.: Klassifizierung der Straßen und der ländliche Raum, in: Die strukturgerechte Verkehrsbedienung ländlicher Räume, Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 57, Raum und Verkehr 9, Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung Hannover 1969, S. 89; so auch HUBER, J.: Straßennetzgestaltung im ländlichen Raum - gezeigt am zweiten Ausbauplan für die Bundesfernstraßen, in: Die strukturgerechte Verkehrsbedienung ... a.a.O. S. 188.

Es ist nicht anzunehmen, daß allein investitionspolitische Maßnahmen der öffentlichen Hand ausreichen, eine entscheidende Verbesserung des Strassenverkehrs in der Fläche zu gewährleisten. Von gleicher raumwirtschaftlicher Bedeutung ist auch die Organisation des Straßenverkehrs in der Fläche, der ohne staatliche Einflußnahme gefährdet erscheint. Es ist in diesem Zusammenhang zumindest fraglich, ob private Verkehrsunternehmen lediglich um einer gesicherten Versorgung willen auch weniger rentable Leistungen erbringen, ein Problem, von dem der Güterverkehr,aber auch der Personenverkehr auf der Straße in gleicher Weise betroffen ist. So ist es möglich, daß arbeitsorientierte Betriebe, deren Einzugsbereich sich durch den Ausbau des Straßennetzes beträchtlich erweitert,[1] mangels geeigneter Koordinierung der von einzelnen Verkehrsunternehmungen befahrenen Strecken trotzdem von einer gesicherten Verkehrsbedienung ausgeschlossen sind. Selbst wenn jedoch "der kollektive Flächenverkehr nicht privatisiert, sondern von der Bundesbahn auf der Straße weitergeführt würde, würde die Flächenverkehrsbedienung einschneidend verschlechtert und nicht etwa verbessert", da sich zumindest "die Tarifgleichheit im Raum zu Ungunsten der verkehrsschwachen Gebiete"[2] auswirken dürfte.

Den Wasserstraßen wird mit FÖRSTER[3] ein dezentralisierender Effekt zugesprochen. Es wird geschätzt, daß die von ihnen ausgehenden wirtschaftlichen Impulse in ein Einzugsgebiet von 30 km Breite zu beiden Seiten des Wasserlaufs ausstrahlen,[4] wenngleich auch eingeräumt werden muß, daß seine Wirkung entsprechend der bestehenden wirtschaftlichen Gegebenheiten

---

1) Vgl. LOSE, H.: Förderung schwach entwickelter Regionen als Aufgabe der Verkehrsplanung, Diss. Hamburg 1967, S. 170.

2) OETTLE, K.: Demolierung des Straßenverkehrs ... a.a.O. S. 7; so auch HOFFMANN, R.: Die Bedeutung der Eisenbahnen für den ländlichen Raum, in: Die strukturgerechte Verkehrsbedienung ländlicher Räume, Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 57 Raum im Verkehr 1969, Veröffentlicht von der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1967. S. 46.

3) Vgl. FÖRSTER, K.: Die Wirkungen der Wasserstraßen auf die von ihm durchzogenen Räume, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 14.Jg. 1962, Heft 9, S. 310 f.

4) Ein Programm für Bayern Bd. I. Hrsg. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr 1969. S. 44.

von Raum zu Raum unterschiedlich ist. Der Binnenschiffahrtstransport gewinnt seine vornehmliche Bedeutung durch seine große Massenleistungsfähigkeit. Aufgrund dessen erhält er seine Funktion auch als Rohenergiebeschaffungsmittel. Trotz seines umfangreichen Ladevermögens ist der Binnenschiffahrtstransport jedoch gegenüber dem Rohrleitungstransport kaum konkurrenzfähig, da ihm die kontinuierliche Bedienungsmöglichkeit fehlt.[1)]

Die besondere raumwirtschaftliche Gestaltungskraft der Binnenschiffahrt liegt allerdings darin, überregionale und sogar kontinentale Verbindungen herzustellen. Ihr Wert ist daher aus vorwiegend gesamtwirtschaftlicher Sicht zu sehen, so daß raumwirtschaftliche Entwicklungen hierbei zunächst nicht so sehr im Vordergrund stehen. Damit bleibt jedoch nicht ausgeschlossen, daß beispielsweise die neu zu erschließenden Gebiete der Oberpfalz durch die Transportbedienung auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal wirtschaftliche Initialwirkungen erhalten können, so daß diese Räume auch für industrielle Ansiedlungen in der Zukunft anziehend wirken. Die Einflußnahme der Binnenschiffahrt auf die raumwirtschaftliche Gestaltung ist hinsichtlich ihres Ausmaßes nicht zuletzt entscheidend für das Zusammenwirken mit den übrigen Verkehrsmitteln, die den reibungslosen Abtransport der Schiffsladung in das Landesinnere zu gewährleisten haben.

Der Luftverkehr kam bisher ganz überwiegend dem internationalen, neuerdings jedoch zunehmend auch dem nationalen Transportwesen zugute. Die wirtschaftsschwächeren Gebiete werden durch diese Verkehrsbedienungsart allerdings meist weitgehend vernachlässigt. Erst in jüngster Zeit befaßt man sich mit Fragen des Regionalflugverkehrs und versteht darunter "den linienmäßig betriebenen Luftverkehr im unteren Kurzstreckenbereich zwischen 200 und 500 Kilometern. Er hat nicht nur Zubringerfunktion zu Verkehrsflughäfen, sondern erschließt auch als eigenständiger Verkehr bisher verkehrlich ungenügend bediente Räume.[2)] So werden beispielsweise in Bayern in

---

1) Vgl. LECHNER, K.: Verkehrsbetriebslehre, a.a.O. S. 25.

2) SCHNEIDER, Chr.: Der Staat knüpft ein Netz von Flugplätzen, Süddeutsche Zeitung Nr. 239 vom 6.10.71, S. 20.

fünf Räumen Regionalflughäfen und darüberhinaus zehn Verkehrslandeplätze in die Regionalplanung einbezogen.[1] Der Flugverkehr in seiner besonderen Bedeutung als Geschäftsreiseverkehr begünstigt die wirtschaftliche Entwicklung und die Attraktivität wirtschaftsschwacher Räume. Auf der Grundlage einer schnellen Flugverbindung ist nicht zuletzt daran zu denken, international orientierte Betriebe zur Gründung von Zweigniederlassungen zu veranlassen. Allerdings muß die Verkehrspolitik der Bundesbahn mit der Luftverkehrspolitik abgestimmt sein, damit nicht Ergebnisse erzielt werden, die in Widerspruch zu den Absichten der Raumwirtschaftspolitik stehen.[2] Die überragende Bedeutung dieses Verkehrssektors wird nicht zuletzt dadurch unterstrichen, daß die Ministerkonferenz für Raumordnung im Rahmen eines Entschließungsprogramms Richtlinien für die Bedeutung von Raumordnung und Regionalluftverkehr erlassen hat.[3]

Auf den Rohrleitungsverkehr wurde schon im Rahmen der Elektrizitätsversorgung Bezug genommen. Seine Bedeutung wächst mit abnehmender Kapazität räumlicher Rohenergievorkommen und in verstärktem Maße mit dem Wegfall alternierender Transportmittel, wie beispielsweise der Stillegung von Eisenbahnen oder dem Fehlen von Binnenschiffahrtswegen. Die alleinige Versorgung der wirtschaftsschwächeren Gebiete durch große Tankwagen auf der Straße erscheint zumindest auf lange Sicht unsicher und mit steigender wirtschaftlicher Entwicklung auch unzureichend. Dieser Mangel dürfte sich umso gravierender auswirken, als mit verstärkter Technisierung der Produktionsprozesse die Abhängigkeit vom Faktor Energie zunimmt. Die raumordnerischen Aktivitäten erstrecken sich von der Investitionssteuerung in den Bereichen der Rohrleitungstrassenführung und der Raffineriestandorte bis zur Beeinflussung privatwirtschaftlicher Interessen der Energiever-

---

1) Vgl. SCHNEIDER, Chr.: Der Staat knüpft ein Netz von Flugplätzen, a.a.O. S. 20.

2) Vgl. OETTLE, K.: Demolierung des öffentlichen Flächenverkehrs, a.a.O. S. 7.

3) Vgl. 'Informationen' 21. Jg. Nr. 15 vom 16.8.1971, S. 399 - 400.

sorgungsunternehmen. So hat man in Bayern "den Zielen der Raumordnung ... in besonderem Maße dadurch entsprochen, daß die Raffineriestandorte nicht in den bestehenden Verdichtungsräumen angelegt, sondern vielmehr neue Wirtschaftszentren geschaffen oder abseits gelegene Industriegebiete verstärkt"[1] wurden.

Fassen wir unsere Überlegungen zusammen, so kommen wir zu dem Ergebnis, daß eine regionale und überregionale Versorgung eines Wirtschaftsraumes mit Transportleistungen nur dann gewährleistet sein wird, wenn die einzelnen Zweige der Verkehrspolitik untereinander und mit den Zielen der Raumordnung abgestimmt sind. Werden Maßnahmen ergriffen, die im einzelnen nicht miteinander harmonisieren, etwa daß die Bundesbahn ihr Verkehrsnetz in Ballungsräumen ausbaut, weniger stark frequentierte Strecken jedoch einschränkt und einstellt, so besteht die Gefahr, daß in wirtschaftsschwachen Gebieten Versorgungslücken auftreten. "Wo nur dünne Verkehrsströme fließen, hält sich nämlich der geringen Tragfähigkeit wegen auf die Dauer keine wirksame Konkurrenz unter Verkehrsgewerbetreibenden. Prinzipiell vermag hier das öffentliche Verkehrsangebot als Konkurrenzsurrogat zu wirken und auch insofern eine bedeutsame regionalpolitische Aufgabe zu erfüllen, als es gar nicht in Anspruch genommen wird. Die privaten Anbieter von Verkehrsleistungen stehen nun offenbar unter um so geringerem Druck dieses Wettbewerbsersatzes, je schlechter und teurer die öffentlichen Dienste sind, auf die die Nachfrager privater Verkehrsleistungen auszuweichen vermögen."[2] Um diese Situation zu vermeiden, bedarf es einer Konfrontierung aller an der Versorgung mit Transportdienstleistungen beteiligten Institutionen mit den Grundsätzen der Raumordnungspolitik; denn nur auf diese Weise erscheint eine wirksame Einflußnahme gewährleistet.

---

1) Gesamtverkehrsplan Bayern, a.a.O. S. 235.

2) CETTLE, K.: Die Bekämpfung von Verkehrsnotständen als gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden, in: Die Gemeinde, Zeitschrift für das Verwaltungs-, Finanz- und Rechnungswesen der badischen Selbstverwaltung, 55. Jg. 1968, Nr. 7, Ausg. B, Sonderdruck Abschn. III.

b) Beurteilung der Maßnahmen nach ihrer zeitlichen Wirksamkeit

Die Verkehrsbedienung eines Industriebetriebes beginnt bereits mit der Straßenerschließung des einzelnen Betriebsareals und kann erst als vollständig betrachtet werden, wenn private, kommunale und staatliche Verkehrseinrichtungen in der Lage sind, den Transport aller Güter reibungslos auch aus dem regionalen Bereich in das überregionale, nationale und sogar internationale Verkehrsnetz zu überführen. So bestimmt der Umfang der vorzunehmenden Erschließungsmaßnahmen die Zeitdauer ihrer Durchführbarkeit. Der Zeitpunkt, d.h. das Stadium der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung, in dem Transportleistungen genutzt werden können, hängt wiederum von der spezifischen Marktverflechtung ab, darüber hinaus von der Verkehrsempfindlichkeit der Verbraucher.

Hinsichtlich der Marktbezogenheit muß daher grundsätzlich unterschieden werden zwischen Betrieben mit einem kurzen, mittleren oder weiten Aktionsradius. Ein in wirtschaftsschwächeren Gebieten ansiedelnder oder dort ansässiger Betrieb, der die engeren örtlichen und regionalen Märkte beliefert, aber auch von diesen beliefert wird, findet seine relativ geringen Anforderungen an die Transportdienstleistungen in der Regel bereits in einem frühen Stadium der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung erfüllt. In ähnlicher Weise dürften arbeitsintensive Betriebe in wirtschaftsschwächeren Räumen von der Beschaffungsseite her weniger transportempfindlich sein, da ungünstigstenfalls mangelnde Verkehrsdienstleistungen in der Personenbeförderung durch eigenen Werkverkehr ausgeglichen werden können. Das gilt jedoch nicht unbedingt auch für die Absatzseite und den Transport der hergestellten Produkte.

Umso bedeutsamer wird aber eine umfassende regionale und überregionale Verkehrsbedienung für diejenigen Betriebe, deren Märkte im überregionalen Bereich liegen und deren Bedarf nach Transportdienstleistungen eine beachtliche Größenordnung erreicht. Die Bereitstellung eines den betriebswirtschaftlichen Anforderungen entsprechenden verkehrstechnischen Kommuni-

kationssystems stellt jedoch hohe Ansprüche an die Einrichtungen der Verkehrswirtschaft. Die Ansiedlung derart transportempfindlicher Betriebsstätten in einem zum Förderungsgebiet erklärten Raum wird daher erst zu einem viel späteren Zeitpunkt wirtschaftlicher Entwicklung erfolgen können, als es bei Betrieben geringerer Verkehrsempfindlichkeit der Fall sein dürfte.

Ganz allgemein ist hinsichtlich der zeitlichen Inanspruchnahme von Verkehrsleistungen davon auszugehen, daß der Zeitpunkt vollständiger transportwirtschaftlicher Bereitschaft nicht zu fixieren ist, da die betriebswirtschaftlichen Anforderungen an die Verkehrsstruktur, ebenso wie die übrigen raumabhängigen Daten einschließlich jener der Verkehrswirtschaft Veränderungen ausgesetzt sind. "Wie die Politik der Unternehmen, so muß auch die Regionalpolitik des Staates und der Gebietskörperschaften wachstumsorientiert sein. Sie muß zugleich betrieben werden als
- Infrastruktur,
- Strukturanpassungspolitik und
- Strukturentwicklungspolitik".[1)]
Hinsichtlich dieser Zielsetzungen raumordnerischer Aktivität, besteht in der Literatur Übereinstimmung. Umstritten ist jedoch der Planungszeitraum für die einzelnen Strukturmaßnahmen. So ist beispielsweise VOIGT der Ansicht, daß nicht "die Verkehrslinien der wirtschaftlichen Entwicklung folgen, sondern ... vorangehen müssen".[2)] Er stimmt mit FÖRSTER darin überein, den Ausbau des Verkehrssystems auch bei anfänglicher Unwirtschaftlichkeit in seinen Dimensionen größer als erforderlich zu halten, da hier langfristig die Möglichkeit besteht, "daß das ... Verkehrsnetz im Laufe des überdurchschnittlichen Wachstums der Region in die optimale

---

1) JÜRGENSEN, H. u. Mitarbeit von VOIGT, H.-G.: Produktivitätsorientierte Regionalpolitik als Wachsstumsstrategie Hamburgs, Weltwirtschaftliche Studien; Aus dem Institut für Europäische Wirtschaftspolitik der Universität Hamburg Heft 8, Hrsg. Jürgensen, H. und Predöhl, A., Göttingen 1965, S. 85.

2) VOIGT, F.: Verkehrspolitik - Raumordnung - Gemeinden, a.a.O. S. 82.

Auslastung hineinwächst.".[1] JÜRGENSEN dagegen verwirft das Voraneilen der Strukturen vor den räumlichen Daten mit der Begründung, daß eine derart gestaltete Maßnahme eine spätere Ineffizienz oder einen Konkurs nicht ausschließe. Er vertritt deshalb die Ansicht "die Strukturen von heute so flexibel zu erhalten bzw. zu machen, daß sich Datenänderungen von morgen ohne unnötige Verzögerungen und Friktionsverluste laufend anpassen können."[2] Wenngleich diese Theorie aus investitionspolitischen Erwägungen auch zu bejahen ist, so dürfte sie doch nicht zu verallgemeinern sein. Das trifft insbesondere für die strukturpolitischen Maßnahmen im Verkehrssektor in wirtschaftsschwächeren Gebieten zu. Es ist jedoch zu vermuten, daß die dort betriebene Industrieansiedlungspolitik zumindest gehemmt sein würde, da die verkehrswirtschaftliche Erschließung eines Raumes einerseits ein langfristiges Projekt darstellt, andererseits eine unternehmerische Standortwahl in den meisten Fällen von einer kurzfristigen Inanspruchnahme des räumlichen Verkehrsangebots beeinflußt wird. In jedem Fall sollte die These gelten, daß eine wachstumsorientierte Verkehrswirtschaft im Sinne unserer Thematik raumbezogen sein muß.

4) Preisbildung im Markt für Transportleistungen

a) Allgemeine Grundlagen der Preisbildung in Abhängigkeit vom Standort

Die Preispolitik der privaten wie der öffentlichen Verkehrsbetriebe orientiert sich grundsätzlich an der jeweils gegebenen Kostenlage. Damit decken sich die auf den Verkehrsmärkten herrschenden Grundregeln der Preisbildung mit denen auf anderen Märkten, sofern man in Betracht zieht, daß es sich bei den Verkehrsbetrieben um Dienstleistungsbetriebe handelt; denn

---

1) FÖRSTER, K. und VOIGT, F.: Untersuchung über die verkehrswirtschaftlichen ..., a.a.O. S. 470. Vgl. auch EHRENBERG, H.: Aktuelle Fragen der Strukturpolitik in der Bundesrepublik Deutschland, in: Strukturprobleme und ihre wirtschaftspolitische Bewältigung, Beihefte der Konjunkturpolitik, Zeitschrift für angewandte Konjunkturforschung Heft 16, Berlin 1969, S. 83.

2) JÜRGENSEN, H.: Produktivitätsorientierte Regionalpolitik, a.a.O. S. 110.

dort besteht die Besonderheit einer Gleichzeitigkeit von Produktion und Absatz, wodurch die Angebots- und Nachfragestruktur nachhaltig geprägt wird.[1)]

Der Kapitaleinsatz in den Verkehrsbetrieben richtet sich nach den von ihm ausgeübten Funktionen. Diese bestehen nach LECHNER im wesentlichen in "der Abfertigungs- und Umschlagsleistung, der Wegleistung (Wegbereitstellung und Wegsicherung), Beförderungsleistung und der Hilfsleistung (Lagern, Stauen, Leichtern, Schleppen, Bunkern)."[2)] Je nach Betriebstyp werden einzelne oder alle Funktionen ausgeübt. "Die überwiegende Zahl von Verkehrsunternehmen übt nur einen Teil dieser Funktionen aus. Insbesondere ist die Wegsicherungsfunktion verselbständigt, so daß der Unterhalt der Verkehrswege durch Besteuerung des Kraftstoffes, des Fahrzeugs und der einzelnen Beförderung und durch Benützungsgebühren erfolgt. Erst im Falle selbst geschaffener Verkehrswege fallen Kosten innerbetrieblicher Leistungen an. Ähnliches gilt für die Hilfsleistungen, die überwiegend von Fremdbetrieben ausgeführt werden.[3)]

Die Größenordnungen des Kapitaleinsatzes, d.h. der Kosten, richtet sich nach dem Umfang der jeweils ausgeübten Funktionen. Ihre Anzahl ist für die Betriebstiefe des Verkehrsträgers bestimmend. Nach Alfred WALTHER beruhen die Kosten eines Verkehrsbetriebs auf dem Vorhandensein von Kapazität, Leistungsbereitschaft und Beschäftigung.[4)] Die Kapazität bezieht sich ausschließlich auf den Umfang und die technische Eignung der Transportgefäße, während die Leistungsbereitschaft zusätzlich die Führungsin-

---

1) Vgl. HAMM, W.: Tarifpolitik und Verkehrsbetriebe, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 3. Auflage, Stuttgart 1960, Bd. III, Sp. 5359.

2) LECHNER, K.: Verkehrsbetriebslehre, a.a.O. S. 42.

3) Ders. ebenda, S. 42 und 43.

4) Vgl. WALTHER, A.: Einführung in die Wirtschaftslehre der Unternehmung, Bd. 1, a.a.O. S. 230 ff.

stanz des Betriebes, das Personal, die erforderlichen Betriebsstoffe sowie die betriebsnotwendigen flüssigen Mittel umfaßt. Hingegen ist in diesem Zusammenhang unter Beschäftigung die jeweils an den Markt abgegebene, d.h. tatsächlich erbrachte Transportleistung zu verstehen. "Kapazitätskosten sind feste Kosten, Leistungsbereitschaftskosten je nach dem Grad der Leistungsbereitschaft sprunghaft-fixe Kosten, Beschäftigungskosten variable Kosten. Die Kapazitätskosten und die Leistungsbereitschaftskosten zählen zu den zeitabhängigen Kostenelementen, die Beschäftigungskosten zu den entfernungsbedingten oder verschieden abhängigen Kosten."[1)]

Die Kostengestaltung der Verkehrsbetriebe bzw. die auf eine Transportleistung zu verrechnenden Kosten hängen bei einem bestimmten Stand der Verkehrstechnik von der erzielbaren Kostendegression ab.[2)] Mit OETTLE lassen sich folgende Ursachen, die zu Kostendegressionen führen können, unterscheiden: die Kapazitätsausnutzung "die prinzipiell auf zweierlei Weise zu erreichen ist, nämlich sowohl durch Hineinwachsen des Bedarfs in ursprüngliche Überkapazitäten als auch durch eine Verstetigung gegebenen Bedarfs", hinzu kommt die Spezialisierung bei den Fahrzeugkosten sowie die Fahrzeug-, Stations- und Wegegröße.[3)] Kostendegressionen in diesen Bereichen kommen umso stärker zum tragen, je größer die Verkehrsmenge ist, die wiederum - zunächst noch ohne räumlichen Bezug - ganz allgemein durch die besondere Angebots- und Nachfragestruktur der Transportleistungen charakterisiert wird. So ist, wie bei allen Dienstleistungsbetrieben, auch im Bereich der Verkehrsträger eine Vorratsproduktion aus der Natur der Sache nicht möglich. Ihre Kapazität und Leistungsbereit-

---

1) LECHNER, K.: a.a.O. S. 44.

2) Vgl. OETTLE, K.: Entwicklungsprobleme des Verkehrs in der arbeitsteiligen Weltwirtschaft, Auszug aus dem Bericht der Universita degli studi di Trieste, nono corso internazionale di studi superiori reguardante l'organizazione dei trasporti nell'Integrazione Economica Europea, 19.8. - 6.9.1968, Triest 1969, S. 82.

3) Ebenda S. 82 und 83.

schaft wird daher in der Regel darauf abzustellen sein, daß sie unter Berücksichtigung auch konjunktureller, saisonaler und tageszeitlicher Schwankungen den am häufigsten auftretenden Spitzen genügt. Auch Veränderungen der Marktentwicklungsphase schlagen sich bei einzelnen zu transportierenden Gütern in der Größe der Nachfrage nach Transportleistungen nieder und bedingen eine jeweils andere Kostenlage. Zur Erläuterung der Zusammenhänge sei beispielhaft auf die veränderte Nachfragestruktur nach Rohenergie durch die teilweise Verdrängung der Kohle durch Leitungsenergien hingewiesen, die eine Nachfrage- und Angebotsveränderung bei den Transportdienstleistungen ausgelöst hat, woran deutlich wird, daß Marktveränderungen in anderen Bereichen als in denen der Verkehrswirtschaft auf diese zurückwirken. Nicht zuletzt können veränderte Wiederbeschaffungspreise für die betriebsnotwendigen Investitionen bei den Verkehrsträgern die auf die Leistungseinheit zu verrechnenden Kosten steigern oder senken, so daß Degressionen oder Progressionen entstehen, die eine Angebotsstruktur ergeben, die von der bisherigen abweicht.

Diese allgemeinen technisch-wirtschaftlichen Zusammenhänge zwischen den Angebots- und Nachfragegrößen einerseits und der Auslösung von Kostendegressionen andererseits lassen sich jedoch auch in der Relation zum Raum sehen, und zwar insoweit, als die angebotene und nachgefragte Verkehrsmenge raumstrukturell bedingt ist. So wird ein wirtschaftlich stärkerer Raum aufgrund seines höheren Verkehrsaufkommens regelmäßig in den Genuß von einzelnen, wenn nicht von allen drei erwähnten Degressionseffekten gelangen, während in einem verkehrsschwächeren Raum unter Umständen weder ein vollständiges Angebot an Verkehrsleistungen bereitgehalten wird, noch das Verkehrsaufkommen eine Höhe aufweist, die einen Degressionseffekt in den einzelnen Bereichen auszulösen vermag. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß in verkehrsarmen Gebieten unter Umständen nur einbahnig Kostendegressionen entstehen, die durch fehlende Rücktransporte kompensiert werden.

Die geschilderten Kostenbeeinflussungsgrößen sind je nach Transportgut,

Beförderungsart und Transportentfernung unter Berücksichtigung des Rücktransportes unterschiedlich zu beurteilen. Die "gerechteste Lösung" wäre somit eine spezielle Preisfindung, die von der speziellen Kostenverursachung der einzelnen Transportnachfrage ausgeht. Das aber ist aus verwaltungs- und geschäftspolitischen Gründen nicht möglich, weil die dazu notwendigen Erhebungen bei Abgabe eines Angebots viel zu langwierig und nicht zuletzt auch kostspielig sind. Die Verkehrsbetriebe arbeiten deshalb, wie übrigens die Mehrzahl der Dienstleistungsbetriebe, mit Tarifen, die "auf Maßgrößen abgestellt"... sind, "die den Transportobjekten anhaften."[1] Nach ILLETSCHKO werden bei der Aufstellung der Tarife im wesentlichen fünf Bestimmungsgründe für den Preis herangezogen, nämlich: die Entfernung (die Beförderungsstrecke), das Gewicht (des zu befördernden Objektes), der Wert (Einreihung in eine Warengruppe), die technischen Merkmale der Beförderung, die exogenen Einflüsse aus der staatlichen Verkehrshoheit.[2] Sonstige Hilfsleistungen wie Entladen, Beladen, Lagern usw. werden der Einfachheit halber mit prozentualen Zu- oder Abschlägen berücksichtigt. Dabei muß man sich im klaren sein, daß die Transportunternehmungen ihren Tarif umso großzügiger handhaben, je günstiger sie die Marktlage beurteilen und umgekehrt.

Für die Stärke des Wettbewerbs auf dem Markt für Transportleistungen ist die staatliche Verkehrspolitik, die ILLETSCHKO als exogene Einflüsse der staatlichen Verkehrshoheit bezeichnet, von ausschlaggebender Bedeutung. Die gegenwärtig in der Bundesrepublik betriebene liberale Verkehrspolitik bringt es mit sich, daß die Gesamtheit der Anbieter an Transportleistungen bei der Tariffestsetzung ausschließlich von kostenwirtschaftlichen Überlegungen ausgeht. Dabei werden vornehmlich Mengengesichtspunkte berück-

---

1) ILLETSCHKO, L.: Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft, in: Die Wirtschaftswissenschaften 15. Lieferung Reihe A (Betriebswirtschaftslehre) Beitrag Nr. 43, Hrsg. Gutenberg, E. Köln, Wiesbaden 1959, S. 70.

2) Ebenda S. 80.

sichtigt. So orientiert sich z.B. die Bundesbahn bei ihrer Tarifgestaltung an der Verkehrsdichte sowie der Wagen- und Zugausnutzung.[1] Da in Agglomerationsräumen und auf den sie verbindenden Strecken im Gegensatz zu der Flächenverkehrsbedienung des übrigen Raumes unterschiedliche Verkehrsdichteverhältnisse auftreten, ergibt sich hier zwangsläufig ein höheres Preisniveau für Transportleistungen. Das beruht im übrigen nicht allein auf einer fehlenden Kostendegressionsmöglichkeit aus der Verkehrsmenge, sondern auch auf den zu überwindenden großen Entfernungen. Hinzu kommt, daß der kostenwirtschaftlich orientierte Preis durch wettbewerbspolitische Maßnahmen der Verkehrsträger verzerrt wird. Die Ursache dafür ist vor allem darin zu sehen, daß sich in einem Raum mit geringerem Verkehrsaufkommen ein Verkehrsbetrieb nur dann halten kann, wenn der Markt ihm Preise zugesteht, die ihm eine angemessene Rentabilität sichern. Das ist umso leichter möglich, je größer die Gelegenheit ist, eine weitgehend unbestrittene Stellung im eigenen Marktbereich aufzubauen, was wiederum entweder zu höheren als den kostengerechten Preisen oder zu einer schlechteren Verkehrsbedienung führen kann.[2]

Auch wenn das im Rahmen der EWG-Verkehrspolitik vorgeschlagene Margentarifsystem - "Margentarif sind autonom festgesetzte Mindest- und Höchstpreise zwischen denen eine freie Preisbildung erfolgen soll"[3] - einzuführen ist, werden sich die Transportpreise in Gebieten mit geringem Verkehrsaufkommen und mangelndem Wettbewerb unter den Verkehrsträgern im oberen Bereich der Marge einspielen.

---

1) Vgl. SCHIRMER, F.J.: Tarifpolitik, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, 1. Auflage Hannover 1966, Sp. 2075.

2) Vgl. hierzu auch OETTLE, K.: Verkehrspolitik, a.a.O. S. 84 und 85.

3) VOIGT, F., FRERICH, J., RADEL, R., UNTERBURG, G.: Wirtschaftliche Entleerungsgebiete in Industrieländern. Ein Beitrag zur Theorie der Raumwirtschaft und der Regionalpolitik für die Bundesrepublik, Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Nr. 2061, Köln und Opladen 1969, S. 182.

b) Besonderheiten der Preisbildung in industriell schwachstrukturierten Gebieten

Eine Untersuchung, inwieweit die Preisbildung für Transportleistungen die räumliche Streuung gewerblicher Betriebe beeinflußt, hat zunächst davon auszugehen, welche Stellung die Transportkosten im Rahmen der unternehmerischen Standortkalkulation einnehmen.

In der verkehrswirtschaftlichen Literatur bestehen über diese Frage unterschiedliche Meinungen. So vertritt NICOLAISEN die Ansicht, daß der Anteil der Transportkosten "an den Gesamtkosten nur in wenigen Branchen eine standortentscheidende Höhe erreicht".[1] Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium schließt hingegen zwar nicht grundsätzlich aus, daß sich über eine entsprechende Tarifierung auf die Industrialisierung eines Raumes einwirken läßt, hält jedoch die erzielbaren Ergebnisse für gering.[2] SCHEELE folgert, um eine weitere Meinung anzuführen, daß von der Tarifpolitik zunächst nur die Gewerbesektoren potentiell beeinflußbar sind, "die wegen des hohen spezifischen Wertes und geringen Kostenanteils ihrer Rohstoffe und der geringen Bedeutung von Agglomerationsvorteilen in der Wahl ihrer Standorte freier sind".[3] Er kommt schließlich zu dem Ergebnis, daß der Anteil der in primär tarifabhängigen Industrien beschäftigten Personen nur einem Dreiunddreißigstel oder drei von Hundert der Gesamtbeschäftigtenzahl entspricht, so daß "der Einfluß der Tarifpolitik auf die Standort- und Wettbewerbsverhältnisse der westdeutschen Wirtschaft im ganzen gesehen unwesentlich"[4] sei.

---

1) NICOLAISEN, D.: Regionalpolitisch orientierte Verkehrsplanung im Ballungsraum, Verkehrswiseenschaftliche Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg, Heft 6, Göttingen 1968, S.24.

2) Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium: Verkehrspolitik als ein Mittel der Regionalpolitik, in: Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 12, Frankfurt 1966, S. 36.

3) SCHEELE, E.: Tarifpolitik und Standortstruktur, Forschungen auf dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster Bd. 13, Göttingen 1959, S. 74.

4) Derselbe S. 77.

Die Theorien, die dem Preis für Transportdienstleistungen wenig oder keine Standortrelevanz zumessen, werden nicht von allen Fachvertretern der Verkehrswissenschaft geteilt.[1] So wird SCHEELES Schlußfolgerung entgegengehalten, daß hier Beschäftigtenzahl und Standortstruktur unzulässigerweise gleichgesetzt werden. Auch wird diesem Autor vorgehalten, er übersehe die Wechselwirkung zwischen Tarif und industriellen Outputverlagerungen, die für die räumliche Standortstruktur entscheidend sein kann. SCHEELES Beweisführung wird auch deshalb nicht beigepflichtet, weil seine Beweisführung auf der Betrachtung der Hauptverbindungsstrecken zwischen Agglomerationsräumen beruht, wo Leerfahrten nicht so sehr ins Gewicht fallen. Auf die gravierende Bedeutung gerade dieses Problems in wirtschaftsschwachen Räumen weist insbesondere FALLER hin. Er zeigt auf, daß bei Unpaarigkeit der Verkehrsströme infolge des hohen Personal- und Kapitalkostenanteils bei den Verkehrsbetrieben quasi eine Verdoppelung der Transportkosten pro Leistungsheinheit eintreten müßte.[2] Diese Zusammenhänge lassen erkennen, daß eine wettbewerbsgeleitete, kostenechte Preisgestaltung, die das Ziel der neo-liberalen Richtung der Verkehrsökonomik[3] aufzeigt, die Aufwandsseite der revierfernen Betriebe im Vergleich zu denen in einer raumökonomischen Mittellage absolut und relativ stark belasten kann.

In einer anderen Untersuchung FALLERS[4] werden die Zusammenhänge zwischen Tarif und Transportentfernung untersucht. Die aufgrund der Entfernungsstaffel im Tarif der Bundesbahn entstehende Härte für ferngelegene Industrien wird anhand einer experimentellen Darlegung nachgewiesen. Die

---

1) Vgl. FALLER, P.: Kostenechte Verkehrstarife und die regionalpolitischen Zielsetzungen, Sonderdruck aus Verkehrsannalen, Mitteilungen der österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft 15.Jg. 1/1968, S.5.

2) Ebenda, S. 8.

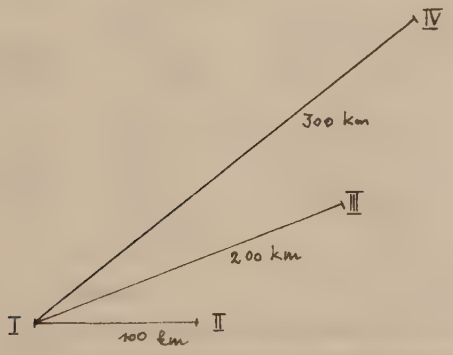
3) Vgl. OETTLE, K.: Grundirrtümer moderner Verkehrspolitik, Sonderdruck aus Wirtschaftsdienst, Wirtschaftspolitische Monatsschrift, Hrsg. Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv 47.Jg. Heft 11, Nov.1967, S. 558.

4) Vgl. FALLER, P.: Die Entfernungsstaffel der Deutschen Bundesbahn unter raumordnerischen Gesichtspunkten in Theorie und Praxis der Infrastrukturpolitik, Hrsg. Jochimsen und Simeonis Berlin 1970, S. 337 mit 347.

Nachteile ergeben sich insbesondere aus den zu überwindenden relativ weiten Transportwegen. So entsteht unter Zugrundelegung der "seit dem 15. März 1966 geltenden Verhältniszahlen der Bundesbahn-Entfernungsstaffel" bei drei angenommenen Distanzbereichen ein Gefälle von 45 % zwischen dem ersten und dritten Entfernungsbereich.[1] Infolgedessen schlägt FALLER vor, einen Verkürzungsvektor bei der Staffelung einzubeziehen, der, um raumordnerischen Anforderungen zu genügen, sich entweder mit zunehmender Entfernung vergrößert oder überhaupt erst ab einem fernergelegenen Bereich ansetzt. Auf diese Weise wäre zu vermeiden, daß auch die nahegelegenen Standorte die Vorteile von Frachtverbilligungen in Anspruch nehmen können.

Welchen Einfluß das Verkehrsaufkommen und die Entfernung auf die tatsächliche Transportkostenbelastung ausüben, sei im folgenden wiederum anhand einer konstruierten Fallstudie nachgewiesen. Dabei wird von nachstehenden Prämissen ausgegangen:
- In einem Raum bestehen vier Industriestandorte, die jeweils 100 km voneinander entfernt liegen.

Darstellung Nr. 8
Verteilung der Industriestandorte eines Raumes



1) FALLER, P.: Die Entfernungsstaffel, a.a.O. S. 342 ff.

- Die Industriestandorte II, III und IV stehen ausschließlich in Verbindung mit Standort I; sie weisen untereinander keinerlei Verkehrsbeziehungen auf.
- Das Verkehrsaufkommen auf allen drei Strecken ist paarig, d.h. es ergeben sich keine Leerfahrten.
- Das Verkehrsaufkommen nimmt mit zunehmender Entfernung ab.
- Die zu transportierende Menge beträgt zwischen

Standort I und II	10.000 Tonnen,
zwischen Standort I und III	5.000 Tonnen und
zwischen Standort I und IV	1.000 Tonnen.

An dieser Fallstudie ist zu prüfen, welche Auswirkungen feststellbar sind, und zwar

1) im Fall der Tarifgleichheit,
2) im Fall tariflicher Begünstigung entfernterer Räume
3) im Fall gleich hoher effektiver Kostenbelastung pro beförderter Tonne (bei Gewährleistung auf allen Strecken)
4) im Fall eines echten Standortvorteils hinsichtlich der Transportkosten für revierferne Gebiete.

Fall 1: Tarifgleichheit

Strecke	Menge (Tonne)	Entfernung (km)	Verkehrsaufkommen in t/km	Tarifsatz pro t/km	Transportkosten insgesamt	Tatsächliche Belastung pro Tonne
I - IV	1.000	300	300.000	0,783	234.000	234,--
I - III	5.000	200	1.000.000	0,783	783.000	156,70
I - II	10.000	100	1.000.000	0,783	783.000	78,30
	16.000		2.300.000		1.800.000	

Dieses Tarifbeispiel zeigt,daß in diesem Fall für den reviernahen Standort II die tatsächliche Kostenbelastung pro transportierte Tonne um rund 2/3 geringer ist als in Standort IV und die Hälfte beträgt von Standort III.

Fall 2: Tarifliche Begünstigung entfernterer Räume

Strecke	Menge (Tonne)	Entfernung (km)	Verkehrsaufkommen in t/km	Tarifsatz pro t/km	Transportkosten insgesamt	Tatsächliche Belastung pro Tonne
I - IV	1.000	300	300.000	0,50	150.000	150,--
I - III	5.000	200	1.000.000	0,65	650.000	130,--
I - II	10.000	100	1.000.000	1,--	1.000.000	100,--
	16.000		2.300.000		1.800.000	

Aus diesem Berechnungsbeispiel geht hervor, daß trotz niedrigerer Tarifsätze für die entfernter liegenden Gebiete eine Erhöhung der tatsächlich aufzuwendenden Kosten pro transportierte Einheit festzustellen ist. Das hängt damit zusammen, daß die Vorteile in der Tarifstaffelung zugunsten der entfernteren Gebiete infolge der geringen Verkehrsdichte ebenfalls nur geringe Kostendegressionen auslösen. Insoweit ergibt sich das Kuriosum, daß dem revierfernen im Gegensatz zum reviernahen Standort zwar nur die Hälfte des Tarifsatzes zugemessen wird, er jedoch im Endeffekt um ein Drittel höhere Kosten pro transportierter Tonne zu zahlen hat.

Fall 3: Gleich hohe effektive Kostenbelastung pro beförderter Tonne auf allen Strecken

Strecke	Menge (Tonne)	Entfernung (km)	Verkehrsaufkommen in t/km	Tarifsatz pro t/km	Transportkosten insgesamt	Tatsächliche Belastung pro Tonne
I - IV	1.000	300	300.000	0,375	112.500	112,50
I - III	5.000	200	1.000.000	0,563	562.500	112,50
I - II	10.000	100	1.000.000	1,125	1.125.000	112,50
	16.000		2.300.000		1.800.000	

Dieser Fall zeigt, daß bei gleicher Kostenbelastung pro transportierter Tonne die Tarifsätze sich im Vergleich zu Fall 2 für die Standorte III und IV verringern, für den Standort II hingegen erhöhen. Dabei wird deutlich, daß eine Gleichstellung der Transportkosten für alle Standorte eines

Raumes eine weitgehende Differenzierung der Tarifsätze erfordert, die in unserem Beispiel eine Bandbreite von 66 % zwischen den Standorten II und IV bedingt.

Fall 4: Tariffestsetzung mit dem Ziel, einen echten Standortvorteil zu schaffen

Strecke	Menge (Tonne)	Entfernung (km)	Verkehrsaufkommen in t/km	Tarifsatz pro t/km	Transportkosten insgesamt	Tatsächliche Belastung pro Tonne
I - IV	1.000	300	300.000	0,20	60.000	60,--
I - III	5.000	200	1.000.000	0,45	450.000	90,--
I - IV	10.000	100	1.000.000	1,29	1.290.000	129,--
	16.000		2.300.000		1.800.000	

Im Gegensatz zu den bisher betrachteten Beispielen tritt in diesem Fall eine echte Bevorzugung revierferner Standorte hinsichtlich der Kostenbelastung pro transportierter Tonne ein. Das wurde durch eine drastische Erhöhung der Tarifsätze für Standort II und eine entsprechende Verringerung für die Standorte III und IV erreicht.

Besteht tatsächlich eine geringere Kostenbelastung pro Transporteinheit für revierferne Standorte, so erscheint die Annahme gerechtfertigt, daß ein solches Datum in der Standortkalkulation zu berücksichtigen sein müßte. Trifft das zu, so dürfte eine raumordnerisch gezielte Tarifpolitik ihre Wirkung nicht verfehlen. Dabei ist jedoch zu beachten, daß ein Unternehmer nicht allein deshalb seinen Standort wechseln würde, um Transportkosten im Beschaffungs- und Absatzbereich einzusparen, sondern vielmehr weil sein Input und Output in erster Linie durch seine Marktchancen, aber auch durch die gegebenen Fertigungstechniken bestimmt werden. Immerhin können günstige Tarifsätze in Randgebieten die Standortwahl erleichtern, was wiederum ohne eine an der Raumordnung orientierte Tarifpolitik nicht erwartet werden kann.

Fassen wir unsere Überlegungen zusammen, dann kommen wir zu dem Ergebnis, daß die raumordnerische Wirkung der Verkehrstarife nicht überschätzt werden darf, wenngleich sie im Bereich betriebswirtschaftlicher Überlegungen bei der Standortwahl, zumal in industriell-gewerblich schwach strukturierten Gebieten, nicht ohne Einfluß ist. "Es ist also weder richtig, daß die Transportkosten auf die Standortstruktur keinen Einfluß haben, noch ist der Ansicht zuzustimmen, daß allein die Transportkosten für die räumliche Verteilung der Wirtschaft verantwortlich sind."[1)]

Um die Beschaffung von Transportleistungen demnach zu beeinflussen, gewährt der Gesetzgeber im Zonenrandgebiet Erleichterungen bei der Beförderungssteuer. Sie ermäßt sich bei Beförderungen im Werkfernverkehr zwischen dem Zonenrandgebiet oder den Frachthilfegebieten und den übrigen Orten des Bundesgebietes und innerhalb des Zonenrandgebietes oder der Frachthilfegebiete auf 50 % der normalen Tarife.

II. Beschaffung von kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen

1. Betriebswirtschaftliche Anforderungen an die kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen in Abhängigkeit vom Standort

a) Kriterien der quantitativen Anforderungen

Das einer Unternehmung aus eigenen und fremden Quellen zur Verfügung stehende Kapital bildet die Basis für alle Entscheidungen, die das im Markt zu realisierende Betriebsziel bestimmen. Von seiner Größenordnung hängt es ab, welche Dimension der Betrieb aufweist, d.h. in welchem Umfang Personal, materielle Potentialfaktoren und Dienstleistungen durch die Unternehmung im Wirtschaftsablauf eingesetzt werden. Die Quantität

---

1) VOIGT, F., FRERICH, J., RADEL, R. und UNTERBERG, G.: Wirtschaftliche Entleerungsgebiete, a.a.O. S. 182.

des in einer Betriebswirtschaft eingesetzten Kapitals richtet sich nach dem geplanten Umfang und der Zeitspanne, die die erforderlichen Betriebs- und Marktvorgänge beanspruchen. M.R. LEHMANN betrachtet daher das Kapital generell als "die Wartekraft des Wirtschaftslebens".[1)]

Der gesamte Kapitalbedarf einer Unternehmung richtet sich somit nach dem von ihr verfolgten konkreten Betriebsziel sowie nach der gegebenen und zu erwartenden Marktaufnahmefähigkeit. Bei neu zu gründenden Unternehmungen kommt der Finanzbedarf zur Deckung des Gründungsaufwands sowie der ersten Anlaufphase hinzu.[2)] Während der Umfang der in den Betriebs- und Marktprozessen einzusetzenden Produktionsfaktoren von der Risikofreudigkeit des Unternehmens und seinem Kapital abhängt, sind für die Dauer des Betriebsgeschehens Daten gesetzt, die einmal von der Fertigungstechnik, zum anderen vom Markt abhängen.

Die Möglichkeiten einer Unternehmung, Kapital für ihre Investitionszwecke zu beschaffen, richten sich einmal nach ihrer Grundausstattung mit Eigenkapital und nach den von ihr erwirtschafteten oder zu erwartenden Erträgen, zum anderen Mal aber auch nach der Größe und dem Zinsniveau des Kapitalmarkts in der Gesamtwirtschaft.[3)] Die Möglichkeiten, Kapital zu beschaffen, werden aber auch von der Wirtschaftspolitik des Staates beeinflußt, indem er in bestimmten Regionen Kredite bereitstellt oder Bürgschaften übernimmt, und zwar zu Konditionen, die günstiger sind als

---

1) LEHMANN, M.R.: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre,Allgemeine Theorie der Betriebswirtschaft, 3.Aufl. Wiesbaden 1956, S. 107

2) Vgl. RÜSCHENPÖHLER, H.: a.a.O. S. 176.

3) Zur Frage der Kreditwürdigkeit von Unternehmungen siehe auch HEROLD, H.: Das Kreditgeschäft der Banken, 13.Aufl. des von P. Rozumek begründeten Werkes, 1951, S. 65; RUNGE, H.-J.: Der Bankbetrieb, Stuttgart 1961, S. 33; KALVERAM, W. und GÜNTHER, M.: Bankbetriebslehre, 3. Aufl. 1961, S. 136; HORN, H.: Wirtschaftsprüfung und Revisionstechnik, Wiesbaden 1950, S. 52; BREUER, W.: Der Bankkredit als Instrument kurzfristiger Unternehmensfinanzierung, in: Finanzierungshandbuch, hrsg. von Janberg, H., Wiesbaden 1964, S. 250.

die des freien Kapitalmarkts. Auf diese Weise entstehen regionale Teilbereiche des Kapitalmarktes, die insbesondere von Unternehmungen in Anspruch genommen werden, deren Vermögensstruktur einen hohen Fremdfinanzierungsgrad gestattet. Hierzu zählen vor allem Betriebswirtschaften solcher Wirtschaftszweige, die eine hohe Kapitalumlaufgeschwindigkeit infolge kurzer Markt- und Betriebsvorgänge aufweisen. Das gilt insbesondere für arbeitsintensive Betriebe und bedeutet, daß durch die Bereitstellung von öffentlichen Krediten und Staatsbürgschaften keine generellen für alle Unternehmungen in gleicher Weise geltenden Standortbedingungen geschaffen werden, sondern daß man eine zunächst standortunabhängige Auslese trifft. Regional begünstigte Kapitalmärkte tragen aber auch dazu bei, daß örtlich bestehender Kapitalmangel bei investitionswilligen einheimischen Kräften durch Rückgriffmöglichkeiten auf eine erleichterte Fremdkapitalbeschaffung gemildert wird.

b) Kriterien der qualitativen Anforderungen

Die betriebswirtschaftlichen Anforderungen an das in einer Unternehmung einzusetzende Kapital orientieren sich in qualitativer Hinsicht an der Dauer seiner Verfügbarkeit. Von diesem Standpunkt aus läßt sich zunächst Eigen- und Fremdkapital unterscheiden. Während das Eigenkapital dadurch gekennzeichnet ist, daß es der Unternehmung auf unbefristete Dauer zur Verfügung steht und seine Nutzung durch die erwirtschafteten Gewinne abgegolten wird, steht das Fremdkapital der Unternehmung von anderen Wirtschaftseinheiten für einen bestimmten Zeitraum gegen eine Einräumung von Gläubigerrechten und festem Zins zur Verfügung, das bedeutet, "daß das finanzierte Unternehmen ein Abzugsrisiko läuft, falls die Dauer des mit dem Kapital zu deckenden Vermögensbedarfs dessen Mindestfristigkeit übersteigt."

Das Fremdkapital, auf das eine Unternehmung zurückgreifen kann, läßt sich

---

1) OETTLE, K.: Unternehmerische Finanzpolitik, Elemente in Theorie der Finanzpolitik industrieller Unternehmungen, Stuttgart 1966, S. 95.

nach der Dauer seiner zur Verfügungstellung in kurz-, mittel- und langfristiges unterscheiden.

Das kurzfristige Fremdkapital hat die Form des Kunden-, Lieferanten- oder kurzfristigen Bankkredits. Während Kunden- und Lieferantenkredite dem nicht organisierten Kapitalmarkt entnommen werden, da sie aus den Geschäftsbeziehungen der Unternehmung zu ihren Partnern resultieren, werden Bankkredite dem organisierten Geldmarkt entnommen und in der Form von Buch-, Wechsel- oder Lombardkrediten gewährt.

Mittel- und langrristiges Fremdkapital wird durch die Ausgabe von Obligationen, durch die Aufnahme von Grund- und Hypothekenschulden sowie in der Form von Schuldscheinforderungen und -darlehen gewährt. "Als Bestimmungsfaktoren der Finanzierungsmöglichkeiten und der Eigenschaften des hinter ihnen stehenden beschaffbaren Kapitals unterscheiden wir: (ökonomische) Eigentumsorganisation, den Unternehmungsgegenstand, die Unternehmungsgröße, die gegenwärtigen und zu erwartenden äußeren Lebensbedingungen der Leistungswirtschaft des Unternehmens, den Ruf des Unternehmens, die Beziehungen der Unternehmung zu Geldgebern und -vermittlern, den eigengesetzlichen und den außengesteuerten (politisch beeinflußten) zeitlichen Verlauf der Finanzmärkte sowie dessen institutionelle und strukturelle Verhältnisse."[1)]

Generell läßt sich feststellen, daß die Fremdfinanzierung von mittleren und kleineren Betriebswirtschaften, die vornehmlich die Rechtsform von Einzelunternehmungen und Personengesellschaften aufweisen, durch die Aufnahme von Lieferantenkrediten sowie von kurzfristigen Kontokorrentkrediten erfolgt. Langfristige Bankkredite können von diesen Unternehmungen oft nicht in Anspruch genommen werden, da entsprechende Sicherheiten fehlen. Immerhin fallen mögliche Personalkredite nicht stark ins Gewicht, da deren Umfang eng begrenzt ist.

Unsere Überlegungen zeigen somit, daß kleinere und mittlere Unternehmungen

---

1) OETTLE, K.: Unternehmerische Finanzpolitik, a.a.O. S. 118.

hinsichtlich der Beschaffung von Fremdkapital insbesondere in seiner langfristigen qualitativen Erscheinungsform einem engen Angebot von seiten des Geldmarkts gegenüberstehen. Deshalb hat der Staat die kleineren und mittleren Unternehmungen bereits seit den Wiederaufbaujahren nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Gewährung von langfristigen Krediten und Übernahme von Bürgschaften zu fördern begonnen und gleichzeitig über gezielt angesetzte Förderungsprogramme öffentliche Mittel nach regionalen Gesichtspunkten bereitgestellt.

Die auf diese Weise entstehenden räumlich unterschiedlichen Fremdfinanzierungsdienste beeinflussen die einzelnen Unternehmungen verschieden. Klein- und Mittelbetriebe weisen wegen ihrer begrenzten Beschaffungsmöglichkeiten von Fremdkapital einen höheren Reagilibitätsgrad im Hinblick auf die erleichterte Fremdkapitalfinanzierung auf als Großunternehmungen. Für diese spielen derartige Möglichkeiten oft keine entscheidende Rolle. Immerhin werden sie wegen ihres günstigen Einflusses auf die Kostenstruktur in Anspruch genommen.

2. Analyse des Angebots an kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen in industriell schwachstrukturierten Gebieten

Das Angebot an kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen in wirtschaftlich schwachen Gebieten ist in der Regel begrenzt. Das ist vornehmlich darauf zurückzuführen, daß die Eigenkapitalbasis (Sicherheit) und die gegebene und zu erwartende Ertragslage der dort bereits bestehenden Unternehmungen verhältnismäßig gering ist. Ihre Marktferne und damit ihr relativ geringer Bekanntheitsgrad verschärfen diese Seite der Standortsituation. Ein Ausweichen auf Finanzierungsmöglichkeiten durch zusätzliches Eigenkapital ist aus diesen Gründen ebenso wenig möglich. Hingegen dürfte die Tendenz bestehen, in wirtschaftsschwachen Räumen vorhandenes Kapital in wirtschaftsstärkere Gebiete zu transferieren, um auf diese Weise höhere Gewinne und höhere Sicherheiten zu erzielen. RÜSCHENPÖHLER weist in diesem

Zusammenhang noch auf die irrationalen Momente hin, die bei einer Kapitalüberlassung Berücksichtigung finden können. Er sieht beispielsweise im Wohnsitz der Kapitaleigner einen hemmenden Einfluß, da er es nicht für sicher annimmt, "ob sie beim Aufbau des Betriebes bereit sind, den Wohnsitz in der Nähe des ... Standortes zu wählen oder ob der Betrieb in der Nähe ihres Wohnsitzes errichtet werden muß".[1] Auf eine kapitalorientierte Standortwahl in wirtschaftsschwächeren Gebieten bezogen, erscheint in Anbetracht der geringen räumlichen Attraktivität ein solches Argument durchaus gerechtfertigt.

Der direkte Weg der Unternehmungen wirtschaftsschwacher Gebiete zum Kapitalmarkt ist aufgrund ihrer Größe sowie ihrer Rechtsform meist von vornherein ausgeschlossen. Die wenigen dort bestehenden Kapitalgesellschaften sind als Familienunternehmungen meist nicht emissionsfähig. Eine Eigenkapitalbildung durch Selbstfinanzierung ist wegen der ungünstigen Ertragsverhältnisse oft nicht möglich.

Aus dieser Situation ist zu folgern, daß der Bedarf an Fremdmitteln umso dringlicher wird, je schwieriger sich die Beschaffung und Erwirtschaftung von Eigenkapital darstellt. Die Inanspruchnahme von kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen bei Privatbanken ist jedoch in der Regel an Bedingungen geknüpft, die die Unternehmungen in revierfernen Gebieten meist nicht erfüllen können. Das gilt zunächst für die dinglichen Sicherheiten, die der Klein- und Mittelbetrieb nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stellen kann. Ferner verhindert wiederum die niedrige Ertragslage, die Entgelte für die kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen in der marktüblichen Höhe zu tragen. Nicht zuletzt wirkt sich die Einstellung der Banken aus, die erklärlicherweise eher dazu neigt, Kredite nur an solche Unternehmungen zu gewähren, die einmal die dingliche Sicherheit garantieren und die zum anderen Mal aufgrund ihrer geringeren Krisenempfindlichkeit eine regelmäßige Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen erwarten lassen.

---

1) RÜSCHENPÖHLER, H.: a.a.O. S. 177.

Bei einem vom Staat unbeeinflußten Kapitalmarkt ergeben sich Folgen, die auch die gewerbliche Struktur eines Raumes weitgehend bestimmen. Die Konkurrenzfähigkeit der Unternehmen hängt heute weitgehend vom Rationalisierungs- und Modernisierungsgrad der technischen Betriebsausrüstung ab. Kapitalmangel hemmt das unternehmerische und das regionale Wachstum. Damit entfällt die Möglichkeit einer ausreichenden Eigenkapitalbildung sowie -beschaffung und die Inanspruchnahme von kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen ist Betrieben in der gekennzeichneten Größenordnung meist verschlossen. Kreditfähige Großunternehmungen verlegen Teile ihrer Betriebe vornehmlich deshalb in revierferne Gebiete, um die dort gegebenen günstigen Möglichkeiten zur Beschaffung von Grundstücken wie von Arbeitskräften wahrzunehmen. Die erwirtschafteten Erträge dieser Betriebsstätten bleiben jedoch nicht dem jeweils gewählten Standort erhalten, sondern fließen zum größten Teil in die Agglomerationsräume zurück. Eine eventuell zu erwartende Multiplikatorwirkung kommt somit nicht oder nur abgeschwächt zum Zuge.

An diesen Überlegungen wird deutlich, daß der marktwirtschaftliche Mechanismus allein nicht in der Lage ist, eine ausgeglichene räumliche Verteilung des Kapitals zu bewirken. Die wenigen Betriebe vermögen zwar durch die Beschäftigung von einheimischen Arbeitskräften punktuell zu einer regionalen Strukturverbesserung beizutragen, sind aber nicht in der Lage, eine räumlich ausgewogene industriell-gewerbliche Ansiedlung herbeizuführen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit für die öffentliche Hand, die kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen in strukturschwachen Gebieten lenkend zu beeinflussen.

Gemeinden und Gebietskörperschaften in wirtschaftsschwachen Räumen sind, ähnlich den Unternehmungen, ebenfalls vor schwerwiegende Probleme bei der Deckung ihres Bedarfs an kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen gestellt. Ihre Eigenmittel sowie die ihnen zufließenden Steuern reichen selbst unter Berücksichtigung der Zuschüsse aus dem kommunalen Finanzausgleich oft nicht aus, die ihnen obliegenden Aufgaben, die vornehmlich im Bereich der

Infrastruktur liegen, zu erfüllen. Insoweit ergibt sich auch hier eine Abhängigkeit von den staatlichen Einwirkungen auf den Markt für kreditwirtschaftliche Dienstleistungen.

Als Ergebnis dieser Analyse kann man somit festhalten, daß in strukturschwachen Gebieten das Angebot des unbeeinflußten Marktes für kreditwirtschaftliche Dienstleistungen zu gering ist, um den dort bestehenden Bedarf der Unternehmungen ebenso wie dem der Gemeinden zu decken. Es erscheint somit notwendig, sowohl im Bereich der gewerblichen als auch in dem der kommunalen Wirtschaft für eine ausreichende Versorgung mit kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen staatlicherseits die Voraussetzungen zu schaffen, da von beiden Sektoren die wirtschaftliche Entwicklung eines Gebietes in gleicher Weise abhängt.

3. Einwirkungen der Raumordnung auf das kreditwirtschaftliche Angebot

Die staatlichen Finanzhilfen aus öffentlichen Mitteln werden unter dem Begriff "öffentliche Kreditpolitik" zusammengefaßt. Diese Bezeichnung ist jedoch nicht eindeutig, sofern nichts darüber ausgesagt wird, ob diese aktiv oder passiv betrieben wird. Die passive Kreditpolitik des Staates in der Form aufgenommener "Kapitaldisposition von Dritten"[1] spielt in der volkswirtschaftlichen Kredittheorie eine bedeutsame Rolle, da "neben der Veräußerung von öffentlichen Vermögen ... die Aufnahme von Krediten der öffentlichen Hand den wichtigsten Teil der außerordentlichen Finanzeinnahmen" darstellt.[2] Im Rahmen der Wirtschaftsförderung handelt es sich jedoch um einen aktiven Kreditvorgang, in dem der Staat nicht als Schuldner, sondern als Gläubiger auftritt.

---

1) HINTNER, O.: Kredit und Kreditformen, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 3. Aufl. Bd. 2. 1957/58/60, Bd. 2, Sp. 3512.

2) Vgl. HELLER, H.: Der öffentliche Kredit, in: Das Kreditwesen in Österreich, Festschrift für Hanns Krasensky, Wien 1968, S. 198.

Hinzu kommt, daß der Begriff öffentliche Kreditpolitik nicht allein die aktive Kreditgewähr umfaßt, sondern vielmehr auch Bürgschaften sowie Investitions- und Zinszuschüsse einschließt. Es erweist sich daher als sinnvoll, die kreditpolitischen Maßnahmen als Verfügungen aufzufassen, die die Übertragung von Kaufkraft zwischen zwei Wirtschaftssubjekten (Staat und Betriebswirtschaft) für eine bestimmte Zeitdauer bewirken oder durch geeignete Sicherstellung ermöglichen.[1)]

Im Rahmen der kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen gilt es nun, die öffentliche gegen die private Kreditwirtschaft abzugrenzen. Da sich der Staat bei der Kreditgebung unterschiedlicher Institutionen bedient, die teils als Körperschaften des öffentlichen Rechts, teils als privatrechtliche Unternehmungsformen auftreten, ist mit SCHNEIDER-GÄDICKE eine Kennzeichnung der öffentlichen Kredite an die gewerbliche Wirtschaft nach ihren besonderen Merkmalen vorzunehmen:

"1. Die öffentliche Kreditgewährung ist grundsätzlich niemals auf die Initiative der Kreditgeber zurückzuführen; infolgedessen stehen die Kreditgeber miteinander in keinem beabsichtigten Wettbewerb. 2. Der öffentliche Kreditgeber will grundsätzlich durch die Kreditgewährung keinen Gewinn erzielen und erstrebt in verschiedenen Fällen nicht einmal Kostendeckung. Der privatwirtschaftliche Gesichtspunkt der Gewinnmaximierung wird durch die wirtschafts- und sozialpolitischen Gesichtspunkte der 'Dringlichkeit, Notwendigkeit und Nützlichkeit' ersetzt. Nicht das Interesse des Kreditgebers, sondern das der Öffentlichkeit und insbesondere der Kreditnehmer in ihrer Gesamtheit steht im Vordergrund. 3. Als Geldgeber oder Risikoträger der hier besprochenen Kredite treten öffentlichrechtliche Gebietskörperschaften (insbesondere Bund und Länder), Sondervermögensmassen der öffentlichen Hand (vornehmlich das ERP-Sondervermögen und der Ausgleichs-Fonds) bzw. von diesen damit Beauftragte (wie die Kre-

1) Vgl. hierzu KALVERAM, W.: Die Prüfung der Kreditwürdigkeit, Berlin 1937, S. 6; OBST, G. und HINTNER, O.: Geld-, Bank- und Börsenwesen, 35. von Hintner, O. bearbeitete Auflage 1963, S. 433.

ditanstalt für Wiederaufbau, die Lastenausgleichsbank, die Berliner Industriebank AG und die verschiedenen Bürgschaftsinstitute der Länder) auf. An dem haftenden Kapital der Beauftragten sind Gebietskörperschaften oder Sondervermögen beteiligt. 4. Einen wesentlichen Teil der öffentlichen Kredite machen Bürgschaften für solche private Unternehmen aus, die wegen ihrer schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse ohne diese Bürgschaft keinen Bankkredit erhalten würden. Die Gefahr von Kreditverlusten ist daher bei dieser Kreditart besonders groß. Dagegen ist die Ausfallquote bei Darlehen der öffentlichen Hand im Durchschnitt geringer, weil sich wegen der günstigen Konditionen auch viele erstklassige Unternehmen mit Erfolg darum bemüht haben."[1)]

Darüberhinaus gilt es aber auch noch die kreditwirtschaftlichen Leistungen miteinzubeziehen, die im Rahmen der Infrastrukturmaßnahmen gegenüber den öffentlich rechtlichen Maßnahmeträgern erbracht werden[2)] und erst auf dem indirekten Weg als sogenannte "finanzwirtschaftliche Vorleistungen"[3)] der gewerblichen Wirtschaft zugute kommen. Hierbei kann der Standpunkt eingenommen werden, daß bei einer Beurteilung von Standorten die Infrastrukturfaktoren "von zumindest gleichem und häufig größerem Gewicht sind als andere unmittelbarer greifbare und zu Buche schlagende Faktoren".[4)]

Mit der Durchführung, Durchleitung und Abwicklung der öffentlichen Kredit-

---

1) SCHNEIDER-GÄDICKE, K.H.: Der öffentliche Kredit an die Gewerbliche Wirtschaft, Berlin 1963, S. 14 und 15.

2) Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, Geschäftsbericht 1970, S. 39.

3) UMLAUF, J.: Öffentliche Vorleistungen als Instrument der Raumordnungspolitik, Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung Abhandlungen Bd. 55 Hannover 1968. S. 17.

4) o.V. Aufzeichnung über die Regionalpolitik in der Gemeinwirtschaft, Vorschlag einer Entscheidung des Rates über die Mittel des Vorgehens der Gemeinschaft auf dem Gebiet regionaler Entwicklung (von der Kommission dem Rat vorgelegt am 17.9.69) Sonderbeilage zum Bulletin Nr. 12 - 1969 der Europäischen Gemeinschaften EGKS-EWG-EAG, S. 22.

maßnahmen ist in Bayern die Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung betraut.[1] Die zur Verfügung stehenden Geldmittel an die gewerbliche Wirtschaft werden in der Regel nicht unmittelbar an die Antragsteller, sondern über private Kreditinstitute, die jeweiligen Hausbanken, weitergeleitet.[2]

Den kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen des Staates, deren Volumen im statistischen Zahlenwerk der Etats ausgewiesen wird, kann grundsätzlich noch keine raumordnerische Relevanz zugesprochen werden. Sie ist im betriebswirtschaftlichen Sinne vielmehr als Maßnahmekatalog der kreditpolitischen Aktionen nach drei Bestimmungsmerkmalen zu analysieren:

- Maßnahmen speziell raumordnungspolitischer Zielsetzungen im Rahmen der regionalen Förderungspolitik bzw. Strukturpolitik
- Sektorale auf bestimmte Wirtschaftszweige abgestellte Maßnahmen, die nur insoweit raumordnerisch relevant sind, als die Förderung nur auf regional abgegrenzte Wirtschaftszweige konzentriert ist (beispielsweise Hochseefischerei, landwirtschaftliche Sonderkulturen)
- Gesellschaftspolitische, auf bestimmte soziale Schichten oder Gruppen ausgerichtete Maßnahmen. In diesen Bereich fallen z.B. Unternehmen von Vertriebenen sowie die sogenannten mittelständischen Betriebe, die nicht nach einer Zugehörigkeit zu Teilräumen abgegrenzt werden und daher auch nicht als raumordnungsrelevant zu bezeichnen sind.[3]

Dieser Unterteilung dürfte nur mit Vorbehalt zuzustimmen sein, da sich die jeweiligen Auswahlkriterien im Einzelfall überschneiden können. Die Strukturverbesserung wirtschaftsschwacher Gebiete wird beispielsweise "am

---

1) Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, Geschäftsbericht 1970, S. 39 und 41.

2) Vgl. GUTHSMUTHS, W.: Betriebswirtschaftliche Gedanken zur Problematik von Raumstruktur und regionaler Finanzpolitik, in: Finanzpolitik als Gegenstand der Regionalplanung, Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 45, LAG Bayern 1, Hannover 1969, S. 59.

3) Vgl. UMLAUF, J.: a.a.O. S. 17f.

besten durch die Ansiedlung einer Mehrzahl kleinerer und mittlerer Betriebe von 100 bis 500 Beschäftigten erreicht".[1] Insoweit fallen die von UMLAUF unterschiedenen raumordnungsrelevanten, regionalpolitischen Maßnahmen mit gesellschaftspolitischen von ihm als nicht raumrelevant bezeichneten zusammen. Die Förderung von Großbetrieben, die beschäftigungspolitisch betrachtet zwar wünschenswert ist, ist daher beispielsweise schon aufgrund des geringen Niveaus der Infrastruktur solange keine sachgerechte raumordnerische Lösung, als die Grundausstattung nicht gleichzeitig verbessert wird. Eine über die Gewerbeförderung hinausgehende Infrastrukturförderung erscheint hingegen weit eher gerechtfertigt, da erstere eine Grundvoraussetzung für die Ansiedlung von Betrieben darstellt.

Die Wirkung der kreditpolitischen Maßnahmen als raumordnerisches Instrument ist umso stärker, je mehr Mittel eingesetzt werden und umso gezielter man das Kreditvolumen an der räumlichen Förderungsbedürftigkeit orientiert. Die Voraussetzung hierfür dürfte insbesondere dann gegeben sein, wenn gesamtwirtschaftliche Wachstumsziele denen der räumlichen Einzelentwicklungen nachgeordnet sind, bzw. wenn die Förderungsaktivität auf benachteiligte Gebiete konzentriert ist, so daß erst auf dem Umweg über die Angleichung an wirtschaftsstärkere Räume der volkswirtschaftliche Wertschöpfungsprozeß erhöht wird. Aus der in den letzten Jahren durchgeführten Aufstellung und Fortschreibung der Regionalen Aktionsprogramme, die die Grundlage für die Verteilung der Mittel aus dem regionalen Förderungsprogramm des Bundes bilden, ist die Tendenz einer zunehmenden Einbeziehung der wirtschaftlich stärkeren Räume zu erkennen.[2] So betrug Ende 1967 der Anteil der Bundesfördergebiete an der Gesamtfläche des Bundesgebietes 39,4 %. In dem Zeitraum von Ende 1967 bis zum 15.8.1970 hat sich dieser Anteil auf 58 % erhöht.[3] Die Folgen dieses Reglements sind zunächst

---

1) Regionale Wirtschaftsförderung WVhefte 70/4 des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr, München 1970, S. 38.

2) o.V. Geschäftsbericht 1970 der Bayerischen Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, S. 15.

3) Regionale Wirtschaftsförderung, Schriftenreihe des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr, WVhefte 70/4, o.J.u.O. S. 37.

Übersicht Nr. 10

Aufteilung der von der LfA ausgerichten Darlehen in Mio DM in den Jahren 1969 und 1970 x)

Förderungsobjekte	1969			1970		
	1	2	3	1'	2'	3'
I. Fördergebiete						
a) Gewerbliche Wirtschaft	221,5	52,9	274,4	225,2	28,4	253,6
b) Infrastru-ktur	88,5	3,2	91,7	28,8	(-)	28,8
insgesamt	310,0		366,1	254,0		282,4
II. Mittelstand	109,6	241,5	351,1	55,8	248,8	304,6
insgesamt	109,6			55,8		
III. Fremdenverkehr	32,6	0,9	33,5	37,1	0,2	37,3
insgesamt	32,6			37,1		
IV. Heimatvertriebene Flüchtlinge Kriegssachgeschädigte	13,4	38,2	51,6	3,8	29,6	33,4
insgesamt	13,4			3,8		
V. Sonstige	60,6			70,0		
Insgesamt	526,0			421,0		

Spalte 1 und 1' = Mittel aus dem Förderungsprogramm für das jeweilige Förderungsobjekt

Spalte 2 und 2' = Aufstockung aus anderen Programmen

Spalte 3 und 3' = Tatsächlich den Förderungsbereichen zugute gekommene Finanzierungsmittel (Summe aus Spalte 1 und 2 bzw. 1' und 2')

---

x) Zusammengestellt aufgrund der Geschäftsberichte der LfA für 1969 und 1970

ein relativer Abbau der besonderen Förderung extrem peripher gelegener Gebiete. "Solange für Orte im Zentrum des deutschen und europäischen Marktes Finanzierungshilfen mit einem Subventionswert bis zu 20 % der Investitionssumme gewährt werden, stellt die Regelförderung von 15 %, aber auch die Spitzenförderung von 25 % in einzelnen Orten des Zonenrandgebietes, keine ausreichende Präferenz dar. Es ist zu erwarten, daß bei einer Abkühlung der gegenwärtigen Hochkonjunktur die Problematik verstärkt zutage treten wird".[1] So ist die Tendenz festzustellen, daß bei den finanzwirtschaftlichen Förderungsmaßnahmen zwar wirtschaftspolitische Zielsetzungen gewahrt sind,[2] strukturpolitische Gesichtspunkte jedoch an Prägnanz verlieren.

Die Anzahl der einzelnen Förderungsprogramme hat sich im Zeitablauf in Anpassung an wirtschafts- und strukturpolitische Zielsetzungen verändert bzw. erhöht.[3] (Vgl. Übersicht Nr. 10)

Die Mittel im Rahmen der Gebietsförderung verteilen sich ihrer Anzahl und ihrer Beträge nach wie folgt auf die verschiedenen Fördergebiete Bayerns:[4]

Übersicht Nr. 11
Verteilung der öffentlichen Kredite auf die einzelnen Fördergebiete Bayerns

	Anzahl	Mio DM
reines Zonenrandgebiet	358	69,2
Bundesausbaugebiet im Zonenrandgebiet	452	61,0
Bundesausbaugebiet außerhalb des Zonenrandgebiets	499	66,2
sonstige Fördergebiete	226	86,0
	1.535	282,4

1) Regionale Wirtschaftsförderung WVhefte, a.a.O. S. 37f.

2) Vgl. HAUSMEYER, K.H.: Der öffentliche Kredit, Frankfurt 1965, S. 103.

3) Vgl. RITTERSHAUSEN, H.: Methoden der industriellen Fremdfinanzierung, in: Moderne Investionsfinanzierung, Hrsg. Schmölders-Rittershausen, Essen 1959, S. 79.

4) Zusammengestellt aufgrund des Geschäftsberichtes 1970 der LfA, S. 32.

Davon dienten Darlehen in Höhe von rd. 225 Mio DM, die einem Investitionsvolumen von 1031 Mio DM entsprechen, in Höhe von 108 Mio DM für 80 Betriebsneuansiedlungen, in Höhe von 105 Mio DM für Betriebserweiterungen von 302 in Fördergebieten bereits ansässigen Unternehmungen und mit 12 Mio DM der Rationalisierung und Modernisierung in 62 ebenfalls heimischer Betriebe. Der Gesamtbetrag von 282,4 Mio DM ergibt sich durch 844 weitere Darlehenszusagen in Höhe von 28,4 Mio DM aus ergänzenden Programmen - vorwiegend aus denen zur Förderung des Mittelstandes und des Fremdenverkehrs -, die ebenfalls zu Investitionszwecken der gewerblichen Wirtschaft verwendet wurden sowie in Höhe von 29 Mio DM für Infrastrukturmaßnahmen.[1)]

Die Aufteilung der von der LfA ausgereichten Darlehen nach ihren Beträgen und ihrer Anzahl läßt Darstellung Nr. 9 erkennen. Daraus geht hervor, daß die gewerbliche Wirtschaft sowohl hinsichtlich der Anzahl der Darlehenszusagen als auch aufgrund der Darlehenshöhe den Förderungsschwerpunkt bildet. Die Relationen stimmen dabei in den Jahren 1969 und 1970 weitgehend überein. Aus der Gegenüberstellung der Mittelverteilung im Jahre 1970 wird deutlich, daß bei der Zahl der Neuzusagen zwar das Handwerk mit 49,2 % dominiert, während für diesen Sektor nur ein Kreditanteil von 11,4 % bereitgestellt wurde, d.h. daß die Kleinkredite mit einer Zahl von 1318 im wesentlichen vorherrschen. Diese Diskrepanz wird noch deutlicher, wenn Handel und Fremdenverkehr mit 634 Zusagen und einem Kreditbetrag von nur 11,7 % berücksichtigt werden. Vom Betrag her nimmt die Industrie über 53 % des Kreditvolumens in Anspruch, an dem jedoch nur 480 Unternehmen beteiligt sind. Ein ähnliches Verhältnis ist bei der Infrastrukturförderung festzustellen, bei der einem Kreditvolumen von 23,5 % ein Zusagenanteil von 9,3 % gegenübersteht.

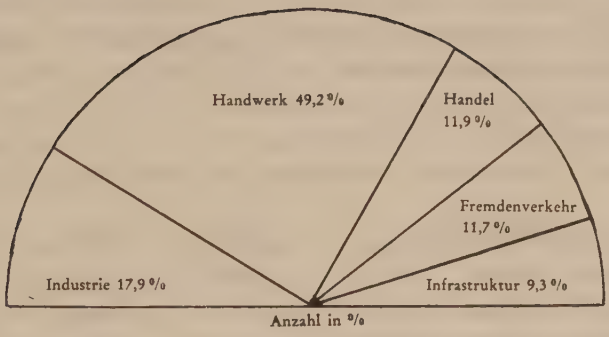
Die insgesamt rückläufige Tendenz in der Kreditgewährung ist mit ihrer teilweisen Ablösung durch das neue finanzwirtschaftliche Förderungsinstru-

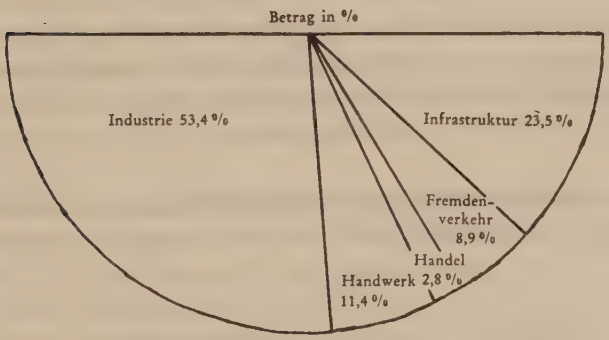
---

1) Vgl. Geschäftsbericht 1970 der LfA, S. 30 und 31.

Gliederung der Neuzusagen nach Wirtschaftsbereichen

Anzahl:		
	Industrie	480
	Handwerk	1318
	Handel	319
	Fremdenverkehr	315
	Verbesserung der Infrastruktur	249
		2681





Betrag in Mio DM:		
	Industrie	224,6
	Handwerk	48,2
	Handel	11,9
	Fremdenverkehr	37,2
	Verbesserung der Infrastruktur	98,8
		420,7

Quelle: Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, Geschäftsbericht 1970, S. 40.

ment des Investitionszuschusses,[1] der insbesondere im Jahr 1970 zum tragen kam, zu erklären. Dabei handelt es sich um Finanzhilfen aus Haushaltsmitteln des Bundes, die je nach regional festgelegtem Subventionswert gestaffelt sind. Im übrigen werden die Finanzierungshilfen den besonderen Verhältnissen der einzelnen Unternehmungen angepaßt.[2] In Bayern werden die Investitionszuschüsse durch die LfA abgewickelt.

Die Größenordnung dieser Zuschüsse in den Jahren 1969 und 1970 geht aus folgender Aufstellung hervor:

Übersicht Nr. 12
Investitionszuschüsse in den Jahren 1969 und 1970

Investitionszuschüsse	1969	1970	
Anzahl der Zusagen	39	183	
Betrag (Mio/DM)	2,6	34,6	
Investitionsvolumen (Mio DM)	24,5	622,8	3)

Die Zahlen zeigen, daß von dieser Finanzierungsmöglichkeit in großem Umfang Gebrauch gemacht wurde. Insgesamt führte diese Maßnahme zu einer Ausdehnung der Investitionssumme zu Förderungszwecken in Bayern von 1969 bis 1970 um rd. 600 Mio DM auf 622,8 Mio DM.

Trotz dieser Expansion ist diese Subventionierung der Wirtschaft nicht unumstritten. Als ungünstig wird vor allen Dingen ihre gesamtwirtschaftliche

---

1) Richtlinien des Regionalen Förderungsprogramms des Bundes in der jeweils gültigen Fassung, derzeit vom 1.8.1969, BAnz Nr. 174 vom 19.9.69.

2) Finanzhilfen - wie und wo? Wegweiser zu staatlichen Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten, Hrsg. Bayerische Staatsregierung, Zusammenstellung: Bayerisches Staatsministerium der Finanzen in Zusammenarbeit mit den übrigen Staatsministerien, München 1970, IB. S. 10.

3) Zusammengestellt aufgrund der Geschäftsberichte der LfA für 1969, S. 46 f. und für 1970 S. 45.

Auswirkung betrachtet, wie auch die vorgesehenen differenzierten Subventionssätze; obgleich in der Richtlinie als Höchstgrenze deklariert, praktisch von jedem Antragsteller gefordert werden kann. Daraus folgt, daß trotz kritischer Prüfung durch die Verwaltung das gesamte Subventionsniveau steigt. "Damit sind nunmehr wesentlich höhere öffentliche Mittel erforderlich, um die gleiche Zahl von Vorhaben finanzieren zu können."[1] Diese Einwände sind auch dadurch nicht zu zerstreuen, daß man auf die multiplikativen Wirkungen von Investitionen hinweist, da diese nichts über das jeweilige Verhältnis von Nutzen und Kosten aussagen. "Nicht rückzahlbare Zuschüsse stellen eine für den Staatshaushalt wesentlich teurere Förderungsart dar und lassen sich mit verzinslichen rückzahlbaren Darlehen nicht vergleichen".[2]

Betriebswirtschaftlich kann man gegen die Investitionszuschüsse einwenden, daß sie die kleineren und mittleren Unternehmen in ihren Finanzdispositionen benachteiligen. "Die Finanzierung des Bundes deckt im Regelfall maximal 23,1 % der Investitionskosten (bei einem Subventionswert von 15 %). Die damit verbleibende Finanzierungslücke kann der kleine und mittlere Betrieb nicht durch den Zugang zum Kapitalmarkt schließen."[3] In der Regel ist zwar eine ergänzende Kreditmaßnahme vorgesehen, das starke Anwachsen der Fördergebiete läßt jedoch eine Kürzung der für den Einzelfall zur Verfügung stehenden Darlehenssummen erwarten.

Eine ähnliche Auswirkung wie die Investitionszuschüsse geht von den Investitionszulagen aus, die gem. Artikel 1 des Steueränderungsgesetzes[4] und der einschlägigen Verordnung,[5] in Form eines "nicht rückzahlbaren Zuschusses durch die Finanzämter gewährt"[6] wird. Sie stellt eine gewinn-

---

1) Regionale Wirtschaftsförderung WVhefte 70/4, a.a.O. S. 38.

2) Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, Geschäftsbericht 1970, S. 16.

3) Regionale Wirtschaftsförderung WVhefte 70/4, a.a.O. S. 38.

4) v. 18.8.1969 (BGBl I S. 1211).

5) v. 4.9.1969 (BGBl I S. 1571).

5) Finanzierungshilfen - wie und wo? a.a.O. IC S. 19.

unabhängig zu Lasten des Aufkommens an Einkommensteuer und Körperschaftssteuer von Bund, Ländern und Gemeinden den Berlinregelungen vergleichbare Förderung auch für die Zonenrandgebiete dar. Die regionale Begünstigung erstreckt sich auch auf strukturschwache Gebiete (Bundesausbaugebiete und Bundesausbauorte). Erweiterungen (10 %-Satz) und Rationalisierungen (7,5 %-Satz) führen unter bestimmten Voraussetzungen (Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen und allgemeine volkswirtschaftliche Förderungswürdigkeit)[1] zu nicht zu versteuernden Zulagen auf die Kosten hergestellter oder angeschaffter beweglicher Anlagegüter. Der prozentuale Zuschuß zu den Beschaffungskosten verkürzt die Abschreibungsbasis für diese Güter nicht. Durch die Einführung der Prosperitätsklausel, die Zuschüsse im Falle von Unternehmen besonders günstiger Ertrags- und Vermögenslage nicht zuläßt, wie auch durch die mangelnde begriffliche Faßbarkeit des zu erwartenden Rationalisierungserfolges als Zulagenprämisse, wird auch im Investitionszulagengesetz eine nicht unerhebliche Planungsunsicherheit begründet. Diese Ungewißheit verstärkt sich durch die organisatorische Durchführung dieser Finanzierungshilfe, da "über die Gewährung der Investitionszulage nachträglich - praktisch erst nach Durchführung der Investition - entschieden wird.".[2] Es ergibt sich daher "vielfach die schwierige Situation ... daß über einen wesentlichen Teil des Finanzierungsplans vor Beginn des Vorhabens keine Klarheit erzielt werden kann. Des weiteren fallen erhöhte Kosten für die Zwischenfinanzierung und für den zwangsläufig höheren Anteil an Fremdmitteln an, die bei der jetzigen Kapitalmarktlage besonders ins Gewicht fallen".[3] Stellt sich später heraus, daß die Investitionszulage nicht gewährt wird, dann entsteht ein Kreditbedarf, der zunächst bei Privatbanken zu decken ist, die ihrerseits die Krediteinräumung häufig aber von der Gewährung von Staatsbürgschaften abhängig machen.[4]

---

1) Finanzierungshilfen - wie und wo? a.a.O. S. 19.

2) Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, Geschäftsbericht 1969, S. 16.

3) Ebenda S. 17.

4) Auskunft der Bayerischen Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, die diesen Kreditgewährungsprozeß aus langjähriger Erfahrung kennt.

Gemäß Art. 1 - 3 des Bürgschaftsübernahmegesetzes (BÜG) übernehmen der Bayerische Staat sowie die Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung (LfA) Bürgschaften[1] für Kredite, die von Geldinstituten und Versicherungsunternehmen sowie von diesen im Rahmen von Bundesprogrammen, des Lastenausgleichsfonds, der Lastenausgleichsbank, der Kreditanstalt für Wiederaufbau oder einer anderen Kapitalsammelstelle[2] für Vorhaben der gewerblichen Wirtschaft in Bayern gewährt werden. In den Jahren 1969 zu 1970 hat sich das Bürgschaftsvolumen der LfA nicht wesentlich verändert (1969 = 134,8 Mio DM, 1970 = 136,3 Mio DM[3]). Eine bedeutsame Erhöhung der Bürgschaftsneuzusagen läßt sich jedoch für das Jahr 1969 mit 134,8 Mio DM gegenüber dem Jahr 1968 mit 61,7 Mio DM[4] feststellen. Diese Bürgschaftszusagen erstrecken sich vorwiegend auf die gewerbliche Wirtschaft.

Darüberhinaus ist für die Finanzierung in wirtschaftsschwachen Gebieten noch auf die Staatsbürgschaften zur Förderung der Energieversorgung gem. Art. 4 BÜG hinzuweisen sowie auf die globalen Rückbürgschaften gegenüber Kreditgarantiegemeinschaften des Handwerks, des Handels, des Hotel-und Gaststättengewerbes und des bayerischen Gartenbaues, die bis zu 80 % Ausfallbürgschaft für Kredite an Betriebe dieser Gemeinschaften gewähren.[5]

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß die finanzwirtschaftlichen Dienstleistungen des Staates im praktischen Einzelfall vielfach miteinander kombiniert werden. Eine Übersicht über die Variationsmöglichkeiten ist Anlage Nr. 1 zu entnehmen.

---

1) Gesetz über die Übernahme von Staatsbürgschaften (BÜG) i.d. Fassung der Bekanntmachung vom 22.4.1965 (GVBl. S. 81) und Bekanntmachung betreffend Richtlinien für die Übernahme von Staatsbürgschaften zugunsten gewerblicher mittelständischer und industrieller Unternehmen vom 26.8. 1960 (FMBl. S. 1089).

2) Finanzierungshilfen - wie und wo? a.a.O. S. 21.

3) Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, Geschäftsbericht 1970, S. 43.

4) Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, Geschäftsbericht 1969, S. 43.

5) Finanzierungshilfen - wie und wo? a.a.O. IF S. 23 und 24.

Die Laufzeiten der kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen des Staates sind in der Regel länger als die vergleichbaren Leistungen des privaten Kreditgewerbes. Sie betragen bei Darlehen und Bürgschaften an die gewerbliche Wirtschaft im Rahmen der Regionalen Förderungsprogramme des Bundes und des Freistaates Bayern bis zu 10 Jahren. Das Kreditprogramm 1970 für Investitionen der gewerblichen Wirtschaft auf dem Gebiet der Abwasserreinigung und Luftreinhaltung[1] oder die Investitionskredite zur Errichtung von Einrichtungen zur Reinhaltung der Luft[2] sehen sogar eine Laufzeit von 12 bzw. 18 Jahren vor. Insbesondere sind für Mittel- und Kleinbetriebe die längeren Laufzeiten in der Gründungsphase von Bedeutung, da ihre Kreditwürdigkeit für bankübliche Darlehen in diesem Entwicklungsstadium meist nicht allzu hoch eingeschätzt wird.

Die zeitliche Wirkungsweise kreditwirtschaftlicher Dienstleistungen des Staates dürfte gegenüber Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur überlegen sein.[3] Diese Hypothese findet ihre Begründung darin, daß finanzielle Investitionen stets unmittelbar auf die Schaffung von Betriebsstätten wirken. Die Dauerhaftigkeit dieser Maßnahmen hängt jedoch davon ab, inwieweit der errichtete, erweiterte oder rationalisierte Betrieb Anschluß an die wirtschaftliche Gesamtentwicklung findet. Finanzhilfen des Staates können jedoch in keinem Fall als Dauerleistungen geplant werden, da sie auf diese Weise den Charakter von Subventionen annehmen würden. Die kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen dienen vielmehr als Starthilfen, die Eigeninitiative zur Entfaltung bringen. Gleichzeitig wird auf diese Weise die Konformität zur Wirtschaftsordnung der Bundesrepublik gewährleistet.

---

1) Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 16.6.1970 Nr. 3540 -I/6-31815; Amtsblatt Nr. 8 vom 10.7.1970 StAnz. Nr. 28 S. 4.

2) Richtlinien des Bundesschatzministers für die Gewährung von ERP-Krediten zum Bau von Anlagen zur Reinhaltung der Luft vom 9.12.1963 (Bundesanzeiger Nr. 232 vom 13.12.1963).

3) Vgl. UMLAUF, J.: a.a.O. S. 22.

4. Preisbildung auf dem Markt für kreditwirtschaftliche Dienstleistungen

a) Allgemeine Grundlagen der Preisbildung in Abhängigkeit vom Standort

Wegen der zentralen Stellung, die die kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen in der Gesamtwirtschaft einnehmen, wird der Preisbildung meist staatlicherseits größte Aufmerksamkeit geschenkt. So ermächtigt § 23 KWG den Bundeswirtschaftsminister, die Bedingungen für die Gewährung von Krediten und die Entgegennahme von Einlagen durch Rechtsverordnung zu regeln. Diese Befugnis wurde vom Bundeswirtschaftsministerium im Jahre 1962 dem Bundesaufsichtsamt für das Kreditwesen übertragen, das 1965 die sog. Zinsverordnung erließ. Die Verordnung wurde jedoch zum 1.4.1967 außer Kraft gesetzt, "wodurch die Reglementierung der Konditionen im Kreditgewerbe nach 35 Jahren zugunsten eines schärferen Wettbewerbs auch unter den Kreditinstituten ein Ende fand.Um den Kreditinstituten nach Fortfall der einheitlich geltenden Konditionen eine Orientierung über die am Markt herrschenden Sätze zu ermöglichen, geben die Bankenverbände den ihnen angeschlossenen Instituten nunmehr unverbindliche Empfehlungen für die Höhe der Zinsen".[1] Dennoch ist die Preisbildung weitgehend uneinheitlich, da kreditwirtschaftliche Dienstleistungen vielfach gebündelt und kombiniert werden, so daß sich die geforderten Preise weitgehend einer Beurteilung entziehen. Sieht man einmal von der Nachfrage als Preisbestimmungsfaktor ab, so lassen sich mit WITTGEN drei Ebenen unterscheiden, auf denen sich der Bankzins bildet:

- die Gesamtheit der Geld- und Kapitalmärkte der verkehrswirtschaftlich orientierten Volkswirtschaften,
- die Zins- und Kreditpolitik der Bundesbank und
- die Spanne für Bankzinsen, die durch die Zins- und Kreditpolitik der Bundesbank limitiert wird.[2]

---

1) HINTNER, O.: Geld, Bank und Börsenwesen. Ein Handbuch, 36. Aufl. Stuttgart 1967, S. 375.

2) Vgl. WITTGEN, R.: Wer macht den Zins? in: Der Volkswirt 24. Jg. 1970, Nr. 19, S. 44.

Für den Nachfrager nach kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen ist jeweils die Gesamtbelastung entscheidend, die sich allerdings im Einzelfall ex ante nicht immer genau feststellen läßt. So muß der Kreditnehmer bei der Ermittlung des zu zahlenden Gesamtpreises verschiedene Faktoren kalkulieren.[1] Im einzelnen sind es der Normalzins, das vom Kreditgeber einbehaltene Disagio[2] des nominellen Auszahlungsbetrages, die Bereithaltungsgebühr,[3] die Kosten für Schätzungen und Gutachten sowie sonstige Kosten und Auslagen für die Bestellung der Sicherheiten (Notar und Gericht)[4] und die Gebühren für die Verwaltung von Sicherheiten.[5] Mit STIEPEL läßt sich resumieren, daß Sonderkonditionen im kurzfristigen Kreditgeschäft stärker verbreitet sind als im langfristigen.[6] Darüber hinaus ist zu beobachten, daß Kreditinstitute in der Provinz hinsichtlich ihrer Konditions- und Zinspolitik relativ starr reagieren.[7] Diese Feststellung deutet darauf hin, daß im Markt für kreditwirtschaftliche Dienstleistungen regionale Unterschiede bestehen, die einer gleichgewichtigen Wirtschaftsentwicklung entgegenwirken können.

b) Besonderheiten der Preisbildung in industriell schwachstrukturierten Gebieten

Zur Entwicklung und Förderung wirtschaftsschwacher Räume beeinflußt die öffentliche Hand die Preisbildung für kreditwirtschaftliche Dienstleistun-

---

1) Vgl. HINTNER, O.: Geld, Bank- und Börsenwesen, a.a.O. S. 376.

2) Vgl. Jahresbericht des BDJ 1958/59 S. 111.

3) Vgl. KREMER, E.: Der Investitionskredit, in: Betriebswirtschaftliche Blätter für die Praxis der Sparkassen und Girozentralen, 14. Jg. 1965, Sonderheft 2, S. 5.

4) Ebenda S. 5.

5) Vgl. SCHOLZ, M.: Der Bankkredit, Frankfurt 1963, S. 76.

6) Vgl. STIEPEL, D.: Finanzierungsfragen kleiner und mittlerer Unternehmen, in: Wirtschafts- und Sozialpolitik, Informationsblatt für die Deutsche Wirtschaft, Sonderbeilage zur Ausgabe Nr. 43, Bonn 1964, S. 16.

7) Vgl. LINHARDT, H.: Bankbetriebslehre Bd. I, Bankbetrieb und Bankpolitik, Köln und Opladen 1957, S. 201.

gen im wesentlichen durch

- Bereitstellung von Darlehen im Rahmen der Förderungsprogramme des Bundes, der Länder und sonstiger Stellen (z.B. der Bundesanstalt für Arbeit) zu günstigeren als den marktüblichen Bedingungen sowie durch
- Zuschüsse zu den Kosten für Kredite, die bei privatwirtschaftlich organisierten Geldinstituten in Anspruch genommen werden.

Die Konditionsvorteile[1] bei der Darlehensinanspruchnahme durch die gewerbliche Wirtschaft für Neuansiedlungen, Erweiterungen, Rationalisierung, Umstellung im Produktionsprogramm und Umweltschutzmaßnahmen - soweit sie die einzelne Unternehmung zu tragen hat - erstrecken sich auf die Laufzeit, auf tilgungsfreie Jahre, auf den Zinssatz sowie auf die Kosten der Kreditbereitstellung. In Übersicht Nr. 13 sind die Konditionen für die Kredite zusammengestellt, die im Rahmen der Förderungsprogramme für die gewerbliche Wirtschaft gewährt werden. Wie daraus hervorgeht, ergeben sich folgende Schwankungsbreiten: Laufzeit zwischen 5 Jahren für Förderungsmittel der Bundesanstalt für Arbeit zur Maschinenbeschaffung bis zu 20 Jahren für die Förderung von Baumaßnahmen aus Mitteln des ERP-Sondervermögens. Die Tilgungsfreiheit beträgt maximal 4, mindestens 2 Jahre, die sich in der Anlaufphase eines neugegründeten bzw. umgestalteten Betriebes insoweit günstig auswirkt, als die Tilgung erst zu einem Zeitpunkt einsetzt, zu dem die Investitionen erwartungsgemäß bereits zum tragen kommen, so daß die Wettbewerbsfähigkeit in diesem Zeitraum gegenüber anderen Unternehmungen in Agglomerationsgebieten nicht beeinträchtigt wird. Die Zinssätze liegen zwischen 2,5 % bei Darlehen der Bundesanstalt für Arbeit und 6 % beispielsweise bei den Regionalen Förderungsprogrammen oder den Förderungsmaßnahmen aus ERP-Sondervermögen. Die niedrigsten Bereitstellungskosten verursachen die Programme mit den lfd. Nummern 3 bis 5 mit ca. 1 %, während bei den übrigen Förderprogrammen den Kreditnehmern einmalige Bereitstellungskosten von rd. 4 % angelastet werden.

Zinszuschüsse aus Bundesmitteln dienen zur Umstellung und werden als Rationalisierungskredite für gewerbliche Produktionsbetriebe im Zonen-

---

1) Vgl. Übersicht Nr. 13 S. 238.

Übersicht Nr. 13

Konditionen der Kredite im Rahmen der Förderprogramme für die gewerbliche Wirtschaft

Lfd. Nr.	0	Laufzeit (Jahre) 1	Tilgungsfreiheit (Jahre) 2	Zinssatz in % p.a. 3	einmalige Bereitstellungskosten (in % der Kreditsumme) 4
1)	Bayerische Regionale Förderungsprogramme 1970 für die gewerbliche Wirtschaft	10-15	bis 3	3,5 - 6	4 • 0,1
2)	Bayer. Refinanzierungsprogramm 1970 für die gewerbliche Wirtschaft	10	2	5	4 + 0,1
3)	Bayer.Kreditprogramm 1970 f. Inv.d.gewerbl. Wirtschaft auf dem Gebiet der Abwasserbeseitigung und Luftreinhaltung	12	2	4	1 + 0,1
4)	Darlehen der Bundesanstalt für Arbeit	10	2	2,5 - 3,5	.
5)	Mittel des ERP-Sondervermögens				
	a) Inv.kredit an mittelstand.gewerbl.Untern. zur Einführung der Datenverarbeitung				
	- Baumaßnahmen	20	4	6	1
	- übrige Maßnahmen	12	4	6	1
	b) Inv.kredit für Umstellungsmaßnahmen	12	4	6	1
	c) Inv.kredit f.kl.u.mittl. Presseunternehmen	20	4	6	1
	d) Inv.kredit für die Reinhaltung der Luft	18	2	5	1
	e) Inv.kredit für die Abwasserreinigung				
	- außerhalb des Zonenrandgebietes	18	4	5	1
	- im Zonenrandgebiet	18	4	4	1
	f) Kredit an nichtdeutsche Flüchtlinge, Existenzgründung und -festigung	17	2	4 - 6	- 50 DM
6)	Förderungsmittel der Bundesanstalt für Arbeit				
	a) Baumaßnahmen	7	2	3,5	4 + 0,1
	b) Maschinenbeschaffung	5	2	4	4 + 0,1
7)	Bayerisches Grenzhilfeprogramm	15	2	3	.

Quelle: Finanzierungshilfen - wie und wo? a.a.O. Zusammenstellung.
Während bei den Förderprogrammen mit den lfd. Nummern 1, 6 und 7 ausschließlich regionale Förderungszwecke berücksichtigt werden, fördern die Programme mit den Nummern 2 einschließlich 5 auch raumabhängige Gruppen von Unternehmungen und deren Vorhaben, die gesellschafts- und wirtschaftspolitisch als förderungswürdig betrachtet werden.

randgebiet gewährt.[1] In der Regel gewährt man einen Zinszuschuß "in Höhe von 8 % für einen zur Durchfinanzierung der Investitionen aufgenommenen Bankkredit"[2], der eine Laufzeit von mindestens 6 Jahren aufweisen muß. "Der Zinszuschuß wird erst nach voller Inanspruchnahme des zu verbilligenden Kreditbetrages - spätestens 1 Jahr nach der Zusage der Hausbank (zugrundegelegt wird hierbei das Datum der Bereitschaftserklärung) - ausbezahlt".[3] Die letzte Entwicklung der Zinszuschüsse, die im Freistaat Bayern durch die LfA ausgezahlt werden, zeigt die folgende Tabelle.

Übersicht Nr. 14

Neuzusagen der Zinszuschüsse durch die LfA an die gewerbliche Wirtschaft in den Jahren 1969 und 1970

	1969	1970	
Anzahl der Zusagen	31	27	
Kreditvolumen (Mio DM)	8,4	2,2	
Investitionsvolumen (Mio DM)	28,5	7,7	4)

---

1) Einzelheiten sind folgenden Quellen zu entnehmen: Richtlinien des Regionalen Förderungsprogramms des Bundes in der jeweils gültigen Fassung, derzeit vom 1.8.1969, Bundesanzeiger Nr. 174 vom 19.9.1969, Bayer. Staatsanzeiger Nr. 41 vom 10.10.1969, Amtsblatt des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nr. 11 vom 28.10.1969 sowie Richtlinien zur Durchführung der bayerischen regionalen Förderungsprogramme 1970 für die gewerbliche Wirtschaft vom 16.6.1970, Bayer. Staatsanzeiger Nr. 28 vom 10.7.1970, Amtsblatt des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nr. 8 vom 10.7.1970. Richtlinien des Bundesministers für Wirtschaft über die Verwendung der Bundeshaushaltsmittel für das Regionale Förderungsprogramm der Bundesregierung, gültig ab 1. August 1969 (Bundesanzeiger Nr. 174 vom 19.9.1969), Bek. des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 16. Juni 1970 Nr. 3540-I/6-31816 (Amtsblatt Nr. 8 vom 10. Juli 1970, StAnz. Nr. 28, S. 4).

2) Finanzierungshilfen - wie und wo? a.a.O. IB S. 12.

3) Bek. des BStMWV vom 16.6.1970 Nr. 3540-I6-31816 über Richtlinien für die Gewährung von Zinszuschüssen im Rahmen des Regionalen Förderprogramms der Bundesregierung (Amtsblatt Nr. 8 vom 10.7.1970, S. 92).

4) Zusammengestellt aufgrund der Geschäftsberichte der LfA von 1969 S.47 und 1970 S. 45.

Der starke Rückgang der Zinszuschüsse von 1969 auf 1970 wird bemerkenswerterweise im Geschäftsbericht der LfA für 1970 nicht kommentiert. Offensichtlich handelt es sich dabei um eine Auswirkung der im Jahre 1969 eingeführten Investitionszuschüsse, die auch als Grund für die verringerten Neuzusagen im Bereich der Darlehensgewährung im Jahre 1970 angenommen werden können.

Der Einsatz der Zinsverbilligung wie auch der der anderen kreditwirtschaftlichen Dienstleistungen des Staates als Instrumente der staatlichen Raumordnung sind naturgemäß in Zeiten einer allgemeinen Hochkonjunktur am günstigsten zu beurteilen. Daraus läßt sich das Postulat ableiten, wirtschaftsschwache Gebiete, die ohnehin der wirtschaftlichen Entwicklung des Gesamtraumes nachhinken, von konjunkturabschwächenden Eingriffen auszunehmen. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, "daß die regionale Begrenzung konjunkturpolitischer Lenkungsmittel in einem einheitlichen Wirtschaftsgebiet ein sehr schwieriges Unterfangen ist - ein Satz, der umso mehr gilt, je mehr man von den fiskalpolitischen Mitteln, wie etwa Haushaltskürzungen oder -sperren zu den global wirkenden Instrumenten der Kreditpolitik übergeht."[1)]

Ergebnis der Untersuchung

Der Arbeit wurde die These zugrundegelegt, nach der Raumordnungsmaßnahmen und Standortfaktoren als identisch anzusehen sind. Das gilt jedoch nur unter der Voraussetzung, daß diese sowohl Quantität als auch Qualität und/oder Preis der Beschaffungsgüter beeinflussen.

Im einzelnen ging es darum, die Anforderungen der Unternehmung an die Beschaffungsgüter im allgemeinen und die Gegebenheiten in struktur-

---

1) Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, Geschäftsbericht 1969, S. 18.

schwachen Gebieten im besonderen zu analysieren. Dabei erwies es sich als zweckmäßig, von der üblichen Einteilung der zu beschaffenden Produktionsfaktoren abzuweichen. So wurde bei den Werkstoffen insbesondere auf die Wasserver- und -entsorgung sowie auf die Energiebereitstellung abgestellt. Weiterhin erstreckten sich die Betrachtungen auch auf die im Markt angebotenen Dienstleistungen, vornehmlich auf die des Transport- und des Kreditwesens. Diese Erweiterungen schienen vor allem deshalb gerechtfertigt, weil sich gerade in diesen Bereichen für strukturschwache Gebiete charakteristische Beschaffungsprobleme ergeben.

Unter dem Aspekt einer allgemeinen Gültigkeit der Ausgangsthese ist zunächst festzuhalten, daß die Beschaffung der Produktionsfaktoren in strukturschwachen Räumen auf keinerlei Schwierigkeiten stößt, sofern der traditionellgebundene und/oder der naturgegebene raumwirtschaftliche Vorrat den betriebswirtschaftlichen Anforderungen entspricht. Das trifft hinsichtlich der quantitativen Anforderungen solange zu, als ein bestimmter Industriealisierungsgrad nicht überschritten wird. In bezug auf die qualitativen Anforderungen sind wegen des niedrigen Entwicklungsstandes in strukturschwachen Gebieten der Standortwahl von vornherein Grenzen gesetzt. Änderungen lassen sich nur durch Investitionen erreichen, deren materieller Inhalt auf die Beschaffungsobjekte abgestellt sein muß. Art und Umfang dieser Investitionen hängen von folgenden Daten ab:

- Größenordnung der Nachfrage nach einem Beschaffungsgut in einem bestimmten Gebiet unter Berücksichtigung der Industrieansiedlungsdichte ,
- Umfang der qualitativen Anforderungen unter Beachtung der Besonderheiten der ansiedlungswilligen Betriebe und ihrer Branchenzugehörigkeit ,
- Bewertung der Standortfaktoren aus der Sicht der Investitionspolitik bei Entstehung von Standortgemeinschaften,
- Beurteilung der natürlichen Voraussetzungen als raumbedingte Fakten in ihrer Wirkung auf die Standortkalkulation und als Element der Investitionspolitik.

Die im Einzelfall vorzunehmenden Investitionen bestimmen letztlich den Preis für die Beschaffungsgüter. Dieser wird bei kostenbezogener Preis-

gestaltung umso niedriger sein, je größer die Nachfrage ist bzw. je stärker die Kostendegression wirksam wird. Das trifft für alle in der Untersuchung behandelten Beschaffungsgüter zu, bei dem Faktor Arbeitskraft jedoch nur im Hinblick auf die Ausbildungs- und bei den Grundstücken nur in bezug auf die Erschließungsinvestitionen. Ganz generell erweisen sich dabei kreditwirtschaftliche Dienstleistungen des Staates als wirksames Mittel zur Förderung der Standortgunst eines Raumes, weil auf diese Weise nicht nur fehlende Eigentmittel durch preisgünstige Fremdmittel ersetzt, sondern auch die Beschaffung der übrigen Produktionsfaktoren und deren Sicherung am Standort erleichtert wird.

Die betriebswirtschaftstheoretischen Anforderungen an die Beschaffung, die in der gewählten Systematik von Quantität und Qualität der Produktionsfaktoren die Grundlage für ein raumbezogenes Standortprogramm der Unternehmung bilden, sind gleichzeitig Ausgangspunkte auch für die Raumordnung. Insoweit gehört die Feststellung zum Ergebnis der Untersuchung, daß betriebswirtschaftliche Beschaffungspolitik die Basis der Raumwirtschaftspolitik darstellen muß. Es ergibt sich somit in weiterer Folge die Notwendigkeit, die einschlägigen betriebswirtschaftlichen Determinanten der Beschaffung als richtungsgebend für raumordnerische Maßnahmen anzusehen. Im einzelnen lassen sich aus diesen Überlegungen nachstehende Leitsätze formulieren:

- Durchführung von Bedarfs- und Angebotsanalysen unter Orientierung in bezug auf standortgünstige oder -ungünstige Raumstrukturen;
- Aufstellung der quantitativen und qualitativen Standortfaktoren in bezug auf die Erfordernisse des Prozeßablaufs und der Betriebsstruktur;
- Aufgliederung der Bedarfsgüter über die stoffliche Charakterisierung hinaus und Erfassung in einem Standortvergleichskatalog;
- Erfassung der Umweltbelastungseffekte im Zusammenhang mit den betriebswirtschaftlichen Besonderheiten aus der Standortwahl und als Gegenstand einer Kostenanalyse.

Bei einer Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse zeigt sich aus der in der Aufgabenstellung liegenden regionalwirtschaftlichen und raumord-

nungspolitischen Ausgangssituation heraus - mit ihren Auswirkungen auf die Grenzen der Standortwahl -, daß der betriebswirtschaftlich notwendigen Flexibilität und Elastizität ein entsprechender Betrachtungsrahmen einzuräumen war. Das war umso mehr erforderlich, als es darauf ankam, den Stellenwert der Beschaffungspolitik - hier besonders als Gegenstand der Standortorientierung und -bestimmung im Rahmen der räumlichen Ordnung in strukturschwachen Gebieten - in seiner betriebswirtschaftlichen Graduierung aufzuzeigen.

L I T E R A T U R V E R Z E I C H N I S

Abraham, K.: Die Berufsbildung als Mittel zur Gestaltung der personellen Infrastruktur, in: Theorie und Praxis der Infrastrukturpolitik, Hrsg. Jochimsen, R. und Simonis, U., Berlin 1970

Aengenendt-Papesch,R.: Die Funktionen der Klein- und Mittelbetriebe in der wettbewerblichen Marktwirtschaft. Abhandlungen zur Mittelstandsforschung, Hrsg. Institut für Mittelstandsforschung, Köln und Opladen 1962

Alternativvorschläge des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr, Entschließung Nr. 9211-L/1b, L/1c, L/1d - 35532

Arbeitsgemeinschaft der Bayerischen Industrie- und Handelskammern (Hrsg.) Strukturpolitik in Bayern. Denkschrift an die Bayerische Staatsregierung, Februar 1969

Arbeitsgemeinschaft Regionale Entwicklungsarbeit in Bayern (Hrsg.) Untersuchungsbericht Stadt- und Landkreis Eichstätt. Bearbeitet vom Rationalisierungskuratorium der Deutschen Wirtschaft, Landesgruppe Bayern

Arps, L.: Der Standort der Versicherung in der Volkswirtschaft, in: Die Versicherungsrundschau, 26. Jg. 1971, S. 65 - 77

Arps, L.: Auf sicheren Pfeilern. Deutsche Versicherungswirtschaft vor 1914, Göttingen 1965

Aufzeichnung über die Regionalpolitik in der Gemeinwirtschaft, Vorschlag einer Entscheidung des Rates über die Mittel des Vorgehens der Gemeinschaft auf dem Gebiet regionaler Entwicklung (von der Kommission dem Rat vorgelegt am 17.9.69) Sonderbeilage zum Bulletin Nr. 12/1969 der Europäischen Gemeinschaften EGKS-EWG-EAG

Barbarino, O.: Bildungs- und Hochschulpolitik aus volks- und finanzwirtschaftlicher Sicht, Hrsg. Die politische Information, München 1971

Baureferat, Abt. Stadtentwässerung der Landeshauptstadt München (Hrsg.) Stadtentwässerung München, 1969, S. 90

Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, Geschäftsbericht 1969

Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, Geschäftsbericht 1970

Bayerische Staatsregierung (Hrsg.) Gesamtverkehrsplan Bayern, Bd. 1 und Bd. 4, 1970

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.)
Ein Programm für Bayern I, 1969

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr - Landesplanungsstelle (Hrsg.). Die Anpassung Bayerns an die EWG - Chancen, Probleme, Aufgaben. München 1969

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr - Landesplanungsstelle (Hrsg.). Raumordnungspläne für mehrere Teilregionen in Bayern. München 1964 - 68

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.)
Grundlagen und Ziele der Raumordnung in Bayern. München 1962

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.)
Bayerische Ostrand- und Sanierungsgebiete. München 1958

Bayerisches Statistisches Landesamt unter Mitwirkung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr (Hrsg.)
Bayern, die Wirtschaft in den letzten zehn Jahren. Statistik für Jedermann, Nr. 11, 1961

Bayerisches Statistisches Landesamt (Hrsg.) Öffentliche Wasserversorgung und öffentliches Abwasserwesen in Bayern im Jahre 1963. Heft 268 der Beiträge zur Statistik Bayerns, 1966

Bayerisches Statistisches Landesamt (Hrsg.) Bayern in Zahlen. Wichtige Zahlen der Regierungsbezirke, der kreisfreien Städte und der Landkreise in Bayern, 3. Quartal 1968, Beilage zu Bayern in Zahlen, Heft 2, Jg. 1969

Becker, P.: Welche gewerblichen Investitionen sind volkswirtschaftlich besonders förderungswürdig im Sinne des Investitionszulagengesetzes, in: Der Betriebsberater, 25. Jg. Heft 32, 1970 (S. 1365 - 1368)

Beckerath, v.G.: Bildung und Ausbildung aus der Sicht des Arbeitgebers, in: Bildung und Ausbildung in der Industriegesellschaft. Internationale Tagung der Sozialakademie Dortmund, Berlin 1967 (S. 153 - 164)

Beckerath, v.H.: Der moderne Industrialismus, Jena 1930

Behrens, K.Chr.: Allgemeine Standortbestimmungslehre mit einem Anhang über Raumordnung, 1. Aufl. Köln und Opladen 1961

Behrens, K.Chr.: Allgemeine Standortbestimmungslehre. 2. Aufl. Opladen 1971

Beste, T.: B. Das Beschaffungswesen, in: Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaften, 2. Aufl. Bd. I, Köln und Opladen 1966 (S. 260 - 274)

Beyer, E.: Landesverteidigung, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, 2. Aufl. Bd. II, 1970. Sp. 1754 - 1774

Bögel, H.-D.: Raumordnungspolitik und der Anteil der Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. Heft 1, 1963

Böventer, v.E.: Theorie des räumlichen Gleichgewichts, Tübingen 1962

Böventer, v.E.: Die räumlichen Wirkungen von privaten und öffentlichen Investitionen, in: Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften. Schriften des Vereins für Socialpolitik, Neue Folge, Bd. 58, Berlin 1971, S. 167 - 187

Bodarwé, H.: Ein Beitrag zur Planungsmethodik von Wasserversorgungsnetzen unter Berücksichtigung neuer naturwissenschaftlich-technischer Erkenntnisse. Aachen 1960

Bolte, K.M.: Bevölkerung und Arbeitspotential, in: Strukturwandlungen einer wachsenden Wirtschaft. Schriften des Vereins für Wirtschaft und Sozialpolitik, Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Neue Folge, Bd. 30/I, Hrsg. Neumark, F., Berlin 1964 S. 46 - 66

Borchardt, K.: Bedeutung der Infrastruktur für die sozialökonomische Entwicklung, in: Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften. Schriften des Vereins für Socialpolitik, Neue Folge, Bd. 58, Hrsg. Arndt, S. und Swatek, D., Berlin 1971 S. 11 - 30

Boulding, K.E.: Principles of Economics Policy. Englewood Cliffs, N.J. 1958

Boustedt, O.: Großstadt und Ballung, in: Raumforschung, Bremen 1960

Boustedt, O. und Ranz, H.: Regionale Struktur- und Wirtschaftsforschung, Bremen-Horn 1957

Breuer, W.: Der Bankkredit als Instrument kurzfristiger Unternehmensfinanzierung, in: Finanzierungshandbuch. Hrsg. Janberg, v.H., Wiesbaden 1964

Breyer, F.: Die Wochenendpendler des Bayerischen und Östlichen Oberpfälzer Wald. WGI-Berichte zur Regionalforschung. Hrsg. Ruppert, K., München 1970

Buchner, H.: Möglichkeiten und Grenzen betriebsnaher Tarifpolitik (Teil I), in: Der Betrieb, 23. Jg. Heft 43, Oktober 1970, S. 2025 - 2033

Bülow, F.: Volkswirtschaftslehre, Berlin 1957

Bülow, F.: Soziale Marktwirtschaft und Raumordnung, in: Raumforschung, Bremen 1960, S. 309 - 322

Buhr, W.: Räumliche Probleme der Infrastrukturplanung, in: Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften. Hrsg. Arndt, H. und Swatek, D., Schriften des Vereins für Socialpolitik, Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Neue Folge Bd.58, Berlin 1971, S. 103 - 124

Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, Geschäftsbericht 1966

Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung (Hrsg.) Die Standortwahl der Industriebetriebe in der BRD, verlagerte und neuerrichtete Betriebe im Zeitraum von 1961 - 1963, Bonn 1964

Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung (Hrsg.) Standortwahl der Industriebetriebe in der BRD, verlagerte und neuerrichtete Betriebe im Zeitraum von 1966 - 1967, Bonn 1968

Bundesminister des Innern (Hrsg.) Raumordnungsbericht 1968 der Bundesregierung. Deutscher Bundestag, 5. Wahlperiode, Drucksache V/3958

Bundesministerium des Innern (Hrsg.) Öffentlichkeitsarbeit des ... "betrifft": Umweltschutz, Sofortprogramm der Bundesregierung Heft 3, 1970

Bundesministerium des Innern, Referat Öffentlichkeitsarbeit (Hrsg.) Grundwasserschutz und Mineralölunfälle, in: Wassernachrichten, 1. Jg. Heft 4, Bonn 1970, S. 1 - 6

Bundesregierung (Hrsg.) Erster Bericht über die Raumordnung, Bonn 1963

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V., Deutscher Gemeindetag, Deutscher Industrie- und Handelstag, Deutscher Landkreistag (Hrsg.) Leitfaden zur Industrieansiedlung, Bergisch-Gladbach 1967

Burchard, H.J.: Sichere Energie - preiswerte Energie - ein energiepolitischer Zielkonflikt? Kieler Vorträge, Neue Folge 53, 1968

Burmeister, H.: Wasserwirtschaftliche Probleme großstädtischer und industrieller Ballungsräume, Bremen-Horn 1955

Christaller, W.: Die zentralen Orte in Süddeutschland. 2. Aufl., Darmstadt 1962

Christaller, W.: Zentrale Orte und Versorgungsnahbereiche, in: Raumordnung und Bauleitplanung im ländlichen Raum, Schriften des Instituts für Städtebau und Raumordnung, Bd. 1, Stuttgart 1967, S. 19 - 36

Christmann, A.: Allgemeine Probleme der Strukturpolitik, in: Strukturprobleme und ihre wirtschaftspolitische Bewältigung. Beihefte zur Konjunkturpolitik, Zeitschrift für angewandte Konjunkturforschung, Heft 16, Berlin 1969, S. 11 - 34

Clarc, C.: The Conditions of Economic Progress, 3. Aufl. London 1957

Council of Europe (Hrsg.) Fresh water pollution control, o.O. 1966

Der Brennstoffverbrauch der Zukunft - Versuch einer Voraussage, in: Petroleum Press Service, 30. Jg. H. 11, London 1963, S. 424 - 425

Didden, R.: Konzessionsabgaben der Energie- und Wasserversorgungsunternehmen. Schriftenreihe des Energiewirtschaftlichen Instituts an der Universität Köln, Bd. I, München 1952

Die Energiewirtschaft. Schriftenreihe der Forschungsstelle der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bd. I, Hannover 1960

Dittrich, E.: Ballung - Gestaltung oder Zwang, in: Leitgedanken zur Raumforschung und Raumplanung. Schriftenreihe der Österreichischen Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung, Bd. 9, S. 84 - 93

Dittrich, E.: Das Leitbild und seine Problematik, in: Leitgedanken zur Raumforschung und Raumordnung. Festschrift für Erich Dittrich. Schriftenreihe der Österreichischen Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung, Bd. 9, Wien/New York 1969, S. 37 - 45

Dittrich, E.: Raumordnung und Ballung, in: Informationen des Instituts für Raumforschung, 7. Jg. Nr. 1 - 2, Bad Godesberg 1957, S. 1 -15

Dittrich, E.: Über die Voraussetzungen der Raumordnungspolitik in der Gegenwart, in: Informationen des Instituts für Raumforschung, Heft 8, 1964, S. 247 - 262

Dittrich, E.: Zur Begriffsbildung und zum Bedeutungswandel der Begriffe in der Raumforschung, in: Leitgedanken zur Raumforschung und Raumordnung. Festschrift für Erich Dittrich. Schriftenreihe der Österreichischen Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung, Bd. 9 Wien/New York 1969, S 46 - 57

Dittrich, E.: Zur Problematik der Länderabgrenzung im Bundesstaat, in: Leitgedanken zur Raumforschung und Raumordnung. Festschrift für Erich Dittrich. Schriftenreihe der Österreichischen Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung, Bd. 9, Wien/New York 1969, S. 66-84

Dörpmund, H.: Die Mittel der Industriestandortlenkung und die Grenzen ihrer Anwendbarkeit, Bremen-Horn 1950

Dolinski, U.: Der Stromverbrauch in Bayern bis 1985, in: Elektrizitätswirtschaft, Jg. 70, Heft 7, 1971, S. 171 ff

Dr. Gablers Wirtschafts-Lexikon (Hrsg. R. und H. Sellien), Wiesbaden 1961

Eick, J.: Dienstleistungen, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. 12, Stuttgart-Tübingen-Göttingen 1964, S. 550 - 559

Egner, E.: Möglichkeiten und Grenzen industrieller Standortpolitik, in: Raumforschung und Raumordnung (Hrsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung), Heft 1, Hannover 1948, S. 3 - 15

Ehrenberg, H.: Konzentration auf Schwerpunkte. Mittelfristige Projektion sämtlicher Förderungsmaßnahmen verbessert die Übersicht, in: Der Volkswirt, Nr. 45/1968, S. 45 - 47

Ehrenberg, H.: Aktuelle Fragen der Strukturpolitik in der Bundesrepublik Deutschland, in: Strukturprobleme und ihre wirtschaftspolitische Bewältigung. Beihefte zur Konjunkturpolitik, Zeitschrift für angewandte Konjunkturforschung, Heft 10, Berlin 1969, S. 73 - 86

Erlaß betr. Zonengrenzlandförderung vom 12.10.1953, BdF IV-S1040-1/54 Ang.

Esenwein-Rothe, I.: Die Verkehrs-Effizienz. Versuch einer Erfassung und Messung der raumwirtschaftlichen Leistung von einseitig angeschlossenen Nebenbahnen. Sozialwissenschaftliche Abhandlungen, Heft 5, Berlin 1956

Esenwein-Rothe, I.: Über die Möglichkeiten einer Quantifizierung von Standortqualitäten, in: Gestaltungsprobleme der Weltwirtschaft, Festschrift für Andreas Predöhl, Göttingen 1964 , S. 492 - 519

Esters, G.: Möglichkeiten und Grenzen regionaler Industrieansiedlung, in: Strukturprobleme und ihre wirtschaftspolitische Bewältigung. Beihefte der Konjunkturpolitik. Zeitschrift für angewandte Konjunkturforschung, Heft 16/1964, S. 50 - 72

Eucken, W.: Grundsätze der Wirtschaftspolitik, Tübingen-Zürich 1960

Europäisches Parlament, Sitzungsdokumente 1970 - 1971, Dokument 161 (Berichterstatter Boersma)

Ewers, H.: Für eine verbesserte Förderung des Zonenrandgebietes. Sonderdruck der Zeitschrift: Der Landkreis (Hrsg. Deutscher Landkreistag), o.J.

Fair, G. und Geyer, J.: Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung, München 1961

Faller, P.: Die Entfernungsstaffel der Deutschen Bundesbahn unter raumordnerischen Gesichtspunkten, in: Theorie und Praxis der Infrastrukturpolitik (Hrsg. Jochimsen, R. und Simeonis, U.) Berlin 1970, S. 337 - 347

Faller, P.: Die Erhaltung der Nebenbahnen - eine verkehrs- und regionalpolitische Aufgabe. Sonderdruck aus: Der Städtebund (Hrsg. Deutscher Städtebund) 23. Jg. Heft 4, Düsseldorf 1968, S.

Faller, P.: Gemeinsamer Markt und Verkehr. Sonderdruck aus: Europäisches Transportrecht. Juristische und wirtschaftliche Zeitschrift, Vol. IV - Nos, S. 2 - 3

Faller, P.: Kostenechte Verkehrstarife und die regionalpolitischen Zielsetzungen. Sonderdruck aus: Verkehrsannalen, Mitteilungen der österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 15. Jg. 1/1968, S. 1 - 9

Faller, P.: Zur Problematik der investionstheoretischen Rechtfertigung von Bildungsausgaben, in: Wirtschaftsdienst, Jg. 51, Heft 7, S. 365 - 369

Finkler, F.: Muster für eine Abwassersatzung und Gebührenordnung, 2. Aufl. Göttingen 1965

Fisher, A.G.B.: Production, Primary, Secondary and Tertiary, in: Economic Record, Band XX 1939, S. 24 - 38

Fleckenstein, K.: Stellung und ökonomische Gestaltungskräfte der öffentlichen Versorgungswirtschaft im Industrialisierungsprozeß, Köln und Opladen 1968

Förster, K.: Allgemeine Energiewirtschaft, Berlin 1965

Förster, K.: Die Wirkungen der Wasserstraßen auf die von ihm durchzogenen Räume, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 14. Jg. Heft 9, 1962

Förster, K. und Voigt, F.: Untersuchung über die verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Grundprobleme des Landes Bayern unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen des EWG-Vertrages auf die Bayerische Wirtschaft. Forschungsauftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr, Bonn/München 1966

Fourastie, J.: Die große Hoffnung des zwanzigsten Jahrhunderts. Deutsche Übersetzung von Lutz, B. der 3. Auflage von: Le grand Esperoir de XXe Siècle. Progrès technique, Progrès économique, Progrès social, Paris 1952, Köln-Deutz 1954

Frank, E.: Ein Element betrieblicher Sozialpolitik, in: Der Arbeitgeber, 20. Jg. Nr. 21/22, Nov. 1968, S. 598 - 601

Frey, R.L.: Infrastruktur. Grundlagen der Planung öffentlicher Investitionen. Hand- und Leihbücher aus dem Gebiet der Sozialwissenschaften (Hrsg. Salin, E. und Schmölders, A.) Tübingen-Zürich 1970

Fuchs, K.D.: Formen und Erklärungsversuche des Unternehmerwachstums, Wien 1969

Gehrecke, S.: Energiewirtschaftliche Strukturen in ihrem wechselseitigen Einfluß auf den technischen Fortschritt und die Industrialisierung, FfE-Berichte Nr. 4, 1970

Geiger, L.: Die grenzlandwirtschaftliche Situation der Oberpfalz im Blickfeld der Energieversorgung, in: Probleme der energiewirtschaftlichen Regionalplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 38, Hannover 1967, S. 75 - 95

Geipel, R.: Die räumliche Differenzierung des Bildungsverhaltens, in: Bildungsplanung und Raumordnung. Referate und Diskussionsbemerkungen anläßl. der Wissenschaftlichen Plenarsitzung in Hamburg 1970, Bd. 61 der Veröffentlichungen d.Akad.f.Raumordnung u.Landesplg.Hannov.1971

Giersch, H.: Allgemeine Wirtschaftspolitik - Grundlagen, Wiesbaden 1960

Grünewald, G.: Finanzierungsfragen bei landwirtschaftlichen und ländlichen Strukturmaßnahmen, in: Der langfristige Kredit, 21. Jg. Heft 6, 2. Ausg., S. 143 - 155

Guthsmuths, W.: Die Eingliederung als Gegenstand der Landesplanung, in: Schriftenreihe Raumforschung und Landesplanung - Beiträge zur regionalen Aufbauplanung in Bayern, 16. Jg. Heft 3, München 1958, S. 129 - 139

Guthsmuths, W.: Betriebswirtschaftliche Gedanken zur Problematik von Raumstruktur und regionaler Finanzpolitik, in: Finanzpolitik als Gegenstand der Regionalplanung, Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 45, Hannover 1969, S. 57 - 78

Guthsmuths, W.: Energiewirtschaftliche Zielsetzungen in der Raumordnungspolitik, in: Probleme der energiewirtschaftlichen Regionalplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 38, Hannover 1967

Guthsmuths, W.: Neuere betriebswirtschaftliche Entwicklungstendenzen im Leitbild der Standortpolitik unter besonderer Berücksichtigung des Betriebsgrößenproblems, in: Festschrift für K.F. Rössle: Führungsprobleme personenbezogener Unternehmen, Stuttgart 1968, S. 75 - 94

Guthsmuths, W.: Rationalisierung. Betriebswirtschaftliche Studienbücher, Reihe V, Hrsg. Seischab, H., Stuttgart 1964

Guthsmuths, W.: Raumordnung und Betriebswirtschaftspolitik, in: Raumforschung und Raumordnung, 22. Jg. Heft 3/4, Dez. 1964, S. 117 - 122

Guthsmuths, W.: Raumprobleme der Energiewirtschaft, in: Raumforschung. 25 Jahre Raumforschung in Deutschland, Bremen 1960, S. 339 - 350

Guthsmuths, W.: Zur Problematik der Wasserrahmenplanung, Sonderdruck aus Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, 9. Jg. Heft 3, 1965, S. 214 - 217

Guthsmuths, W.: Wesen und Bedeutung der Raumordnungspläne. Veröffentlicht in: Städtebauliche Beiträge, Hrsg. G. Albers, München I/1964

Gutenberg, E.: Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre. Die Produktion. Bd. 1, 14. Aufl., Berlin-Heidelberg-New York 1968, S.

Gutenberg, E.: Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre. Die Produktion. Bd. 1, 16. Aufl., Berlin-Heidelberg-New York

Hamm, W.: Tarifpolitik und Verkehrsbetriebe, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 3. Aufl. Stuttgart 1960, Sp. 5359 - 5367

Handbuch der Raumordnung und Landes-Regional-Orts-Fach-Planung, Köln 1966

Hansmeyer, K.H.: Der öffentliche Kredit, Frankfurt 1965

Hax, K.: Betriebliche Altersversorgung als Instrument der betrieblichen Sozialpolitik, in: Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung, Neue Folge, 9. Jg. 1957, S. 15 - 23

Heinen, E.: Die Zielfunktion der Unternehmung, Wiesbaden 1966

Heinen, E.: Einführung in die Betriebswirtschaftslehre, 1. Aufl. Wiesbaden 1968

Heinrich, W.: Wirtschaftspolitik, 2. Bd., 2. Halbbd., Wien 1954

Heller, H.: Der öffentliche Kredit, in: Das Kreditwesen in Österreich. Festschrift für Hanns Krasensky, Wien 1968, S. 197 - 222

Hengstenberg, R.: Der Kreis Wittgenstein und die Möglichkeit seiner wirtschaftlichen Weiterentwicklung, in: Zur Industrialisierung kleinbäuerlicher Räume, Forschungsberichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, Nr. 469, Köln und Opladen 1957, S. 55 - 115

Herold, H.: Das Kreditgeschäft der Banken, 13. Aufl. des von P. Rozumek begründeten Werkes, 1951

Herrmann, W.: Die öffentliche Wasserversorgung, in: Der Volkswirt. Beilage: Wasserwirtschaft. 9. Jg. Heft 18, 1955

Heyn, E.: Wasserversorgung und Gewässerschutz als Gemeinschaftsaufgabe. Hrsg. Himmelstoß, K. und Gail, K. Paderborn 1965

Hildebrand, H.J.: Wirtschaftliche Energieversorgung. Bd. 1, 2. Aufl. Leipzig 1968

Hintner, O.: Kredit und Kreditformen, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft. 3. Aufl. Bd. 2, 1957/58/60, Bd. 2, Sp. 3508 - 3516

Hintner, O.: Standortwahl, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 3. Aufl. Bd. 3, Stuttgart 1962, Sp. 5053 - 5058

Hoffmann, R.: Autobahn und Raumordnung, in: Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. IV Raum und Verkehr 1, Bremen-Horn 1956

Hoffmann, R.: Die Bedeutung der Eisenbahnen für den ländlichen Raum, in: Die strukturgerechte Verkehrsbedienung ländlicher Räume. Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 57 Raum und Verkehr. Veröffentlichtzvon der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1967, S.37-52

Hoffmann, R.: Raumerschließung durch Verkehrswege und Verkehrsmittel, in: Raumforschung. 25 Jahre Raumforschung in Deutschland, Bremen 1960, S. 423 - 447

Hoffmann, R.: Zur Aufgabenteilung im Personenverkehr, in: Aufgabenteilung im Verkehr. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 24, Raum und Verkehr 7, Hannover 1963

Hohe Bodenpreise hemmten den Zuzug nach Starnberg, in: Münchner Stadtanzeiger Nr. 6, 21.1.1969

Horn, H.: Wirtschaftsprüfung und Revisionstechnik, Wiesbaden 1950

Horst, H.: Gewässerkunde und Wasserwirtschaft, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, 1. Aufl. 1966, Sp. 604 - 615

Huber, J.: Straßennetzgestaltung im ländlichen Raum - gezeigt am zweiten Ausbauplan für die Bundesfernstraßen, in: Die strukturgerechte Verkehrsbedienung ländlicher Räume. Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 57 Raum und Verkehr. Veröffentlicht von der Akademie für Raum forschung und Landesplanung, Hannover 1967, S. 187 - 203

Hundhausen, C.: Der innerbetriebliche Standort, in: ZfhF, 20. Jg. 1926 S. 1 - 30

Illetschko, L.L.: Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft, in: Die Wirtschaftswissenschaften, 15. Lieferung Reihe A (Betriebswirtschaftslehre) Beitrag Nr. 43. Hrsg. Gutenberg, E. Köln, Wiesbaden 1959

Imhoff, K.: Taschenbuch der Stadtentwässerung, 22. Aufl. München usw. 1969

Informationen, 21. Jg. Nr. 15 vom 16.8.1971, S. 399 - 400

Isenberg, G.: Existenzgrundlagen der Stadt, in: Existenzgrundlagen in Stadt- und Landesplanung. Schriftenreihe der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Tübingen 1965, Bd. 14

Innenministerium Baden-Württemberg: Damit wir morgen leben können. Informationsschrift 1969

Interministerieller Ausschuß für Notstandsgebiete (Imnos), Organ der Bundesregierung für regionale Wirtschaftspolitik, 9.7.1963, veröffentlicht im BAnz. 1963

Ipsen, G.: Standort und Wohnort. Ökologische Studien aus der Sozialforschungsstelle an der Universität Münster, Dortmund-Köln 1957

Isbary, G.: Diskussionsbeitrag in Polis und Regio, Hrsg. Salin, E., Basel-Bremen 1967, S. 177 - 180

Isenberg, G.: Existenzgrundlagen in Stadt- und Landesplanung. Schriftenreihe der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Bd. 14, Hrsg. Göderitz, J., Tübingen 1965

Jochimsen, R. und Treuner, P.: Zentrale Orte in ländlichen Räumen unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der Schaffung zusätzlicher außerlandwirtschaftlicher Arbeitsplätze. Forschungsbericht erstellt im Auftrag des Bundesministers des Innern, Bad Godesberg 1967

Jürgensen, H. unter Mitarbeit von Voigt, H.-G.: Produktivitätsorientierte Regionalpolitik als Wachsstumsstrategie Hamburgs. Weltwirtschaftliche Studien aus dem Institut für Europäische Wirtschaftspolitik der Universität Hamburg, Hrsg. Jürgensen, H. und Predöhl, A., Heft 8 Göttingen 1965

Kalveram, W. und Günther, M.: Bankbetriebslehre, 3. Aufl., 1961

Kalveram, W.: Die Prüfung der Kreditwürdigkeit, Berlin 1937

Kapp, K.W.: The social costs of private enterprise. Cambridge/Mass. 1950, S. VII. Übersetzt von Köppe, I.: Zum Begriff "social costs", in: Informationen des Instituts für Raumforschung, Bad Godesberg 1956, Nr. 2, S. 50 - 54

Kerth, A.: Grundfragen der Industrieansiedlung, Mannheim 1960

Kienle, R.: Innerbetriebliche Standortplanung und Raumordnung, Wiesbaden 1969

Klatt, S.: Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen. Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Bd. 11. Hrsg. Voigt, F. Berlin 1965

Klöpper, R.: Zentrale Orte und ihre Bereiche, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, 2. Aufl. 3. Bd., Hannover 1970, Sp. 3848 - 3854

Kniepmeyer-Richter: Die Wasserversorgung durch die Gemeinden, 2. Aufl. neubearbeitet von Ludwig, W. und Odenthal, H., Köln 1962

Kehr, D. und Möhle, K.A.: Wasserversorgung, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, 1.Aufl. Hannover 1966, Sp. 2242 - 2250

Knobloch, G.: Beiträge und Gebühren für Abwasseranlagen, Stuttgart usw. 1969

Knoll, J.H.: Aufbau und Struktur des deutschen Bildungswesens, in: Schule in Staat und Gesellschaft. Schriftenreihe für Erziehung und Unterricht in der Schule, für Recht und Verwaltung, Soziologie und Wirtschaft des Bildungswesens. Hrsg. Heckel, H. und Seipp, P., Köln o.J.

Kodal, K.: Klassifizierung der Straßen und der ländlichenRaum, in: Die strukturgerechte Verkehrsbedienung ländlicher Räume. Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 57 Raum und Verkehr 9. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1969, S. 85 - 116

Koeck, W.: Existenzfragen der Industriegesellschaft, Düsseldorf und Wien 1962

Körfer, C.: Die Stromerzeugung der westdeutschen Industrie und die Bedeutung der Zechenstromwirtschaft, Berlin 1963

Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft: Berichte über die Regionalpolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft; ausgearbeitet von drei Sachverständigengruppen, Brüssel 1964

Krähe, W.: Verbundwirtschaft, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. XI, Göttingen 1961, S. 1 - 7

Kraft, J. und Rosenbaum,H.: Die erforderliche Grundausrüstung ländlicher Räume. Bd. 1327 der Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1964

Krebs, L. usw.: Planung - Raumordnung. Festschrift für Rudolf Wurzer, Wien 1970

Kühn, A.: Die mittlere Zukunft in der Raumforschung, in: Raumforschung 25 Jahre Raumforschung, Bremen 1960, S. 117 - 132

Külz, H.R.: Umweltschutz und Besinnung, in: Der Betriebsberater, 26. Jg. Heft 24, August 1971, S. 1017 - 1019

Kuratorium Universität Passau e.V.: Universität Passau. Zur Standortfrage. 1970

Kuske, B.: Zur Problematik der wirtschaftswissenschaftlichen Raumforschung. Hrsg. Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 23, 1952

Lange, K.: Die Organisation der Regionen, Göggingen 1968

Lechner, K.: Verkehrsbetriebslehre. Betriebswirtschaftliche Studienbücher. Hrsg. Seischab, H. Reihe III Betriebslehre, Stuttgart 1963

Lehmann, M.R. Allgemeine Betriebswirtschaftslehre. Allgemeine Theorie der Betriebswirtschaft, 3. Aufl., Wiesbaden 1956

Ley, N.: Energiewirtschaft als Instrument und Problem der Landesplanung, in: Energiewirtschaft und Raumordnung. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 38, Hannover 1967

Lindenlaub, J.: Energieimpulse und regionale Wachstumsdifferenzierung. Schriftenreihe des Energiewirtschaftlichen Institutes an der Universität Köln, Bd. XIV, München 1968

Linhardt, H.: Das Dienstleistungsunternehmen: Genealogie - Topologie - Typologie, in: Dienstleistung in Theorie und Praxis. Otto Hintner zum 70. Geburtstag, Stuttgart 1970, S. 3 - 15

Lösch, A.: Die räumliche Ordnung der Wirtschaft, 3. Aufl., Stuttgart 1962

Lohmann, M.: Einführung in die Betriebswirtschaftslehre, 4. Aufl., Tübingen 1964

Lose, H.: Förderung schwach entwickelter Regionen als Aufgabe der Verkehrsplanung, Hamburg 1967

Mahr, W.: Einführung in die Allgemeine Volkswirtschaftslehre, 2. Aufl., Wiesbaden 1971

Marx, D.: Wachstumsorientierte Regionalpolitik, in: Wirtschaftspolitische Studien Nr. 3 aus dem Institut für Europäische Wirtschaftspolitik der Universität Hamburg. Hrsg. Jürgensen, H. u.a., Göttingen 1966

Meinke, D.: Neuere Ansätze zur Bildung von Regionen, in: Raumforschung und Raumordnung, 28. Jg. Heft 1, 1970, S. 1 - 15

Melchinger, E.: Der gegenwärtige Stand der Verbundwirtschaft in Deutschland, in: Energieverbundwirtschaft. 3. Tagungsbericht des Energiewirtschaftlichen Instituts an der Universität Köln, München 1951, S. 10 - 21

Meyer, K.: Ländliche Gebiete und ihre Sanierung, in: Raumforschung 25 Jahre Raumforschung, Bremen 1960, S. 367 - 381

Mikat, P.: Bildung in der Industriegesellschaft, in: Bildung und Ausbildung in der Industriegesellschaft. Hrsg. Duvernell, H. Internationale Tagung der Sozialakademie Dortmund, Berlin 1967, S. 15 - 24

Miller, D.C. und Form, W.H.: Unternehmung, Betrieb und Umwelt, Köln und Opladen 1957

Müller, G.: Raumordnung in Bund, Ländern und Gemeinden, Mainz 1965

Müller, G.: Ursachen geminderter Erwerbstätigkeit, in: Bundesarbeitsblatt, Heft 13, 1961, S. 414 - 419

Müller, G.: Wie steht es um den Bevölkerungsausgleich, in: Informationen des Instituts für Raumforschung, Bad Godesberg, 9. Jg. 1959 S. 531 - 541

Müller, G. und Hessing, F.-J.: Kostenträger der Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung. Ein Beitrag über die Zusammenhänge zwischen großstädtischer Ballung und 'social costs', in: Mitteilungen aus dem Institut für Raumforschung, Heft 44, Bad Godesber 1962

Müller, H.F. und Schaefer, H.: Energiewirtschaftliche Begriffe, Definitionen und Massgrößen, Vorschläge zur energiewirtschaftlichen Terminologie, in: Praktische Energiekunde, 4. Jg. Heft 2, 1956, S. 138 - 160

Müller, J.H.: Die räumlichen Auswirkungen der Wandlungen im Energiesektor, in: Energiewirtschaft und Raumordnung. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 38, Hannover 1967, S. 21 - 30

Müller-Lutz, H.L.: Die Zukunftsforschung und Versicherungswirtschaft, Heft 49 der Schriftenreihe des Seminars für Versicherungsbetriebslehre an der Universität München, München 1969

Munz, M.: Beschaffung und Beschaffungsplanung im Industriebetrieb, Wiesbaden 1959

Nations Publication Departement of Econonmic and Social Affairs, New-York 1958

Nellner, W.: Wandlung der Raumstruktur durch den Flüchtlingszustrom, in: Raumforschung, 25. Jahre Raufmorschung, Bremen 1960, S. 279 - 308

Nicolaisen, D.: Regionalpolitisch orientierte Verkehrsplanung im Ballungsraum. Verkehrswissenschaftliche Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Hamburg, Heft 6, Göttingen 1968

Niemeier, H.G.: Bildungs- und Raumordnungspolitik in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit, in: Bildungsplanung und Raumordnung. Referate und Diskussionsbemerkungen anläßlich der Wissenschaftlichen Plenarsitzung, Hamburg 1970, S. 63 - 74

Oberlack, H.W. und Böke, E.: Energiepreisentwicklung und allgemeine Preisbewegung. Einzeldarstellung und vergleichende Untersuchung für Eurpa und die USA, Köln und Opladen 1962

Obst, G.und Hintner, O.: Geld-, Bank- und Börsenwesen, 35. Aufl. von Hintner, O. bearbeitet, 1963 Stuttgart

Oettle, K.: Demolierung des öffentlichen Flächenverkehrs aus betriebswirtschaftlichen Gründen, in: Verkehrswirtschaftliche Informationen, 13. Jg. Heft 1 - 3, 1968, S. 2 - 7

Oettle, K.: Die Dienstbereitschaft in einzelwirtschaftlicher und gesamtwirtschaftlicher Sicht, in: Dienstleistungen in Theorie und Praxis. Otto Hintner zum 70. Geburtstag. Hrsg. Linhard, H., Penzkofer, P. und Scherpf, P., Stuttgart 1970, S. 16 - 36

Oettle, K.: Die Bekämpfung von Verkehrsnotständen als gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden, in: Die Gemeinde. Zeitschrift für das Verwaltungs-, Finanz- und Rechnungswesen der badischen Selbstverwaltung, 55. Jg, Nr. 7, Ausg. B (Sonderdruck Abschn. III) 1968

Oettle, K.: Diskussionsbeitrag, in: Bildungsplanung und Raumordnung. Referate und Diskussionsbemerkungen anläßlich der Wissenschaftlichen Plenarsitzung in Hamburg 1970, Bd. 61 der Veröffentlichungen der Akademie für Raumordnung und Landesplanung, Hannover 1971, S. 88 - 90

Oettle, K.: Entwicklungsprobleme des Verkehrs in der arbeitsteiligen Weltwirtschaft. Auszug aus dem Bericht der Universita degli studi di Trieste, nono corso internazionale di studi superiori reguardante l'organizzazione dei trasporti nell'Integrazione Economica Europea, 19.8. - 6.9.1968, Triest 1969, S. 79 - 99

Oettle, K.: Grundirrtümer moderner Verkehrspolitik. Sonderdruck aus Wirtschaftsdienst. Wirtschaftspolitische Monatsschrift, Hrsg. Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv, 47. Jg. Heft 11, Nov. 1967

Oettle, K.: Kommunale Interessen an der Industrieansiedlung und die Aufgabe ihrer ordnungspolitischen Beeinflussung. Sonderdruck aus: Gemeindewirtschaft und Unternehmerwirtschaft. Festgabe für Rudolf Johns. Mühlhaupt, L. und Oettle, K. (Hrsg.) Göttingen 1965, S. 157 - 210

Oettle, K.: Mensch und Verkehr aus gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Sicht. Sonderdruck aus: Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 7, 1968, S. 3 - 8

Oettle, K.: Unternehmerische Finanzpolitik. Elemente in Theorie der Finanzpolitik industrieller Unternehmungen, Stuttgart 1966

Oettle, K.: Verkehrspolitik. Betriebswirtschaftliche Studienbücher. Begründet von Seischab, H. Reihe VI: Überbetriebliche Fragen,Stugt. 1967

Otremba, E.: Die natürlichen Grundlagen für die Entwicklung der deutschen Wirtschaft. Himmelstoß, K. und Gail, K. (Hrsg.) Paderborn 1961

Parodi, M.: Industrie und Regionale Entwicklungspolitik, Freudenstadt 1966

Pfannschmidt, M.: Raumordnungs- und Siedlungsfragen, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, 2. Aufl., Bd. 2, Stuttgart 1939, Sp. 1264 - 1281

Pommernelle, L.: Metzoden zur Überwindung der Immobilität von Arbeitskraft in Gebieten mit struktureller Arbeitslosigkeit, in: Informationen des Institutes für Raumordnung, Heft 13, 1957, S. 359 - 382

Pöschl, A.E.: Raum und Raumordnung, Berlin 1965

Pragal, P.: Das Geschäft mit der Angst blüht. Süddeutsche Zeitung Nr. 103/104 vom 30.4./2.5.1971

Preiser, E.: Nationalökonomie heute. 5. Aufl. München 1962

Press, H.: Wasserwirtschaft, Wasserbau und Wasserrecht, Düsseldorf 1966

Pries, K.: Industrie aufs Land; Die Möglichkeiten einer stärkeren Entwicklung von Industrie und Handwerk in mittleren und kleineren Orten. Schriften des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung, Heft 8, Köln 1953

Rath, K.: Die Belastung des Gewerbebetriebs durch Lohnsummensteuer, in: Der Rechts- und Steuerdienst, Heft 47, Köln 1965

Regierung von Niederbayern: Raumordnungsplan für den Unteren Bayerischen Wald. Vorentwurf 1969

Regionale Wirtschaftsförderung. Schriftenreihe des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr. WVhefte 70/4

Regling, H.: Bildungsplanung auf dem Prüfstand, in: Wirtschaftsdienst, 51. Jg. Heft 7, Juli 1971, S. 370 - 371

Rieger, W.: Einführung in die Privatwirtschaftslehre, 2. Aufl., Erlangen 1964

Riemann, F.: Schaffung zusätzlicher Erwerbsquellen für die Landbevölkerung, in: Zur Industrialisierung kleinbäuerlicher Räume. Forschungsberichte des Wirtschafts-und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen Nr. 469, Köln-Opladen 1957, S. 167 - 195

Riffler, E.: Mineralöl-Fernleitungen im Oberrheingebiet und in Bayern, Bonn-Bad Godesberg 1970

Rittershausen, H.: Methoden der industriellen Fremdfinanzierung, in: Moderne Investitionsfinanzierung. Schmölders, G. und Rittershausen, H. (Hrsg.) Essen 1959

Rössle, K.: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, 5. Aufl., Stuttgart 1956

Roller, H.: Die Kunst der Strompreisbildung, in: Der Volkswirt. Beilage Energiewirtschaft, zu Nr. 36 vom 7.9.1957, Jg. 11

Rühle von Lilienstern, H.: Bildung wird Schicksal, Stuttgart-Degerloch 1962

Rüschenpöhler, H.: Der Standort industrieller Unternehmungen als betriebswirtschaftliches Problem. Versuch einer betriebswirtschaftlichen Standortlehre. Abhandlungen aus dem Industrieseminar der Universität zu Köln, Berlin 1958

Runge, H.J.: Der Bankbetrieb, Stuttgart 1961

Rummler, F.J.: Wirtschaftliche Probleme bei der Aufstellung von Energiebilanzen und bei der Vorausschätzung des künftigen Energiebedarfs. Schriftenreihe des Energiewirtschaftlichen Instituts an der Universität Köln, Bd. V, München 1960

Ruppert, K., Freitag, D., Landmann, H.D.: Planungsregionen Bayerns. Gliederungsvorschlag. Wirtschaftsgeographisches Institut der Universität München (Hrsg.) München 1969

Sachverständigenausschuß für Raumordnung: Gutachten: Die Raumordnung in der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart 1961

Sadler-Forster, S.A.: An Introduction to Industrial Estates and the part they play in Location of Industry policy in Britain. 2nd reprint, Team Valley, Gateshead 1965

Sander, H.P.: Die Herausforderung unserer Zeit: Umweltschutz, in: Die Aussprache. Arbeitsgemeinschaft Selbständiger Unternehmer e.V. (Hrsg.) Heft 9, September 1971, S. 19 - 20

Seeberger, H.: Industriestandort und Wasser, vorgestellt am Beispiel Unterfranken, in: Mitteilungen aus dem Institut für Raumforschung Heft 28, 1957

Seidenfus, H.St.: Strukturwandlungen in der Energiewirtschaft, in: Strukturwandlungen einer wachsenden Wirtschaft. Schriftenreihe des Vereins für Socialpolitik. Neumark, F. (Hrsg.) 1. Bd., Berlin 1964, S. 266 - 283

Siebert, H.: Zur Theorie des regionalen Wirtschaftswachstums, Tübingen 1967

Seraphim, H.J.: Theorie der Allgemeinen Volkswirtschaftspolitik, Göttingen 1963

Skala, F.: Didaktische und schulorganisatorische Probleme im Stufenaufbau des beruflichen Schulwesens, in: Raumordnung und Bildungsplanung. Eine Voruntersuchung, dargestellt am Modell der Planungsregion Kassel. Max Traeger Stiftung Forschungsberichte. Preissler, G. u.A. (Hrsg.) Bd. 6, Frankfurt/M. 1968, S. 216 - 222

Springorum, H.: Zukunftsprobleme der Energiewirtschaft vom Standpunkt der Unternehmer, in: Energiewirtschaft und Energiepolitik in Gegenwart und Zukunft. Schmidt, H. (Hrsg.) Internationale Tagung der Sozialakademie Dortmund, Berlin 1966

Süddeutsche Zeitung: Bayerns Schulnetz wird dichter. 14.1.1971, Nr. 12

Schäfer, E.: Der Industriebetrieb. Betriebswirtschaftslehre der Industrie auf typologischer Grundlage, Bd. 1, Köln und Opladen 1969

Schaefer, H.: Energie und Umwelt, in: Brennstoff - Wärme - Kraft. Bd. 23 1971, Nr. 8,5

Schaefer, H.: Technische und wirtschaftliche Fragen der industriellen Eigenerzeugung, in: Praktische Energiekunde, 16. Jg. Heft 1/2, 1968

Scheele, E.: Tarifpolitik und Standortstruktur. Forschungen an dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Bd. 13, Göttingen 1959

Schiessl, H. und Fleissner, K.: Auswirkungen von Regionalplanungen und öffentlichen Förderungsmaßnahmen auf das Handwerk im bayerischen Grenzland. Handwerkswirtschaftliche Reihe Nr. 72, München 1964

Schirmer, F.J.: Tarifpolitik, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, 1. Aufl. Hannover 1966, Sp. 2068 - 2083

Schmidt, H.: Räumliche Wirkung der Investitionen im Industrialisierungsprozeß. Die industrielle Entwicklung, Bd. 9. Voigt, F. u.a. (Hrsg.) Köln und Opladen 1966

Schmidt, K.: Die Lage des nord- und ostbayerischen Grenzlandes unter besonderer Berücksichtigung der finanziellen Probleme, München 1958

Schneider, Chr.: Der Staat knüpft ein Netz von Flugplätzen. Süddeutsche Zeitung Nr. 239 vom 6.10.1971

Schneider, H.K.: Der energiewirtschaftliche Strukturwandel, in: Energiewirtschaft und Raumordnung. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 38, Hannover 1967, S. 9 - 20

Schneider-Gädicke, K.H.: Der öffentliche Kredit an die Gewerbliche Wirtschaft, Berlin 1963

Schorb, A.O.: Raumbezogene Bildungspolitik und wissenschaftliche Bildungsplanung in der Bundesrepublik Deutschland, in: Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 61, Wissenschaftliche Plenarsitzung. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1971, S. 7 - 14

Schorr, A.: Zur Frage der Industrieverlagerung, in: Raumforschung und Raumordnung, Heft 3, 1949

Schreiber, B.: Der spezifische Energieverbrauch der Industrie - Seine Entwicklung, seine Bestimmungsfaktoren und ihre Auswirkungen 1950 - 1960. IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin 1964

Schütz, O.: Die neuen Städte und Gemeinden in Bayern. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Abhandlung Bd. 48, Hannover 1967

Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1967. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) Wiesbaden, Stuttgart und Mainz 1967

Steinweg, W.: Regionale Verkehrspolitik. Korreferat und Bericht über Bayern, in: Raumordnung, Verkehr. Mitteilungen aus dem Institut für Raumordnung, Heft 65, Bad Godesberg 1969

Stohler, J.: Verkehrspolitik - Verkehrsplanung, in: Planung ohne Planwirtschaft, Basel-Tübingen 1964

Storbeck, D.: Die wirtschaftliche Problematik der Raumordnung, Berlin 1959

Strell, M.: Wasser und Abwasser, Reinhaltung der Gewässer. München 1955

Thalheim, K.C.: Marktkonforme Mittel der Raumordnung, in: Raumforschung und Raumplanung, Heft 4, 1954, S. 193 - 201

Thünen, v.J.H.: Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie. 1. Teil, vermehrte Auflage, Rostock 1842

Töpfer, K.: Regionalpolitik und Standortentscheidung. Die Beeinflussung privater Pläne,dargestellt an der unternehmerischen Standortentscheidung. Beiträge zur Raumplanung. Zentralinstitut für Raumplanung an der Universität Münster (Hrsg.) Bd. 6, Bielefeld 1969

Uebe, W.: Industriestruktur und Standort. prognos studien. Beiträge zur angewandten Wirtschaftsforschung. Prognos AG, Basel (Hrsg.) Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1967

Umlauf, J.: Öffentliche Vorleistungen als Instrument der Raumordnungspolitik. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Abhandlungen Bd. 55, Hannover 1968

Umweltschutz-Bericht 1970. Bericht der Arbeitsgruppe III des Staatsministerium des Innern - Natur- und Umweltschutz. Teil II: Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltschutzes

Vademecum - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1971

Veigel, G.: Kostenrechnung und Preispolitik, in: Elektrizitätswirtschaft, Wiesbaden 1962

Vereinigung industrielle Kraftwirtschaft - VIK, Tätigkeitsbericht 1964, Essen

Voigt, F.: Theorie der regionalen Verkehrsplanung. Ein Beitrag zur Analyse ihrer wirtschaftlichen Problematik, Berlin 1964

Voigt, F.: Verkehrspolitik - Raumordnung - Gemeinden. Deutscher Gemeindetag (Hrsg.) Siegburg 1965

Voigt, F., Frerich, J., Radel, R., Unterburg, G.: Wirtschaftliche Entleerungsgebiete in Industrieländern. Ein Beitrag zur Theorie der Raumwirtschaft und der Regionalpolitik für die Bundesrepublik.Deutschland. Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Nr. 2061, Köln und Opladen 1969

Wagemann, E.: Menschenzahl und Völkerschicksal, Hamburg 1948

Walther, A.: Einführung in die Wirtschaftslehre der Unternehmung, Bd.1 Der Betrieb, Zürich 1947

Water for Industrial Use. United Nations Publication, Departement of Economic and Social Affairs, New York 1969

Weber, A.: Über den Standort der Industrien. 1. Teil: Reine Theorie des Standorts, Tübingen 1909

Wessels, Th.: Marktfragen in der öffentlichen Energiewirtschaft, in: Energiewirtschaft. Beilage zu: Der Volkswirt, Heft 36, 1957 S. 7 - 8

Wessels, Th.: Versorgungswirtschaft, in: Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, Bd. IV, 3. Aufl. Stuttgart 1962, Sp. 5949 - 5962

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium. Verkehrspolitik als ein Mittel der Regionalpolitik, in: Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 12, Frankfurt 1966

Witte, E.: Organisatorische Barrieren im Entscheidungsprozeß zu Infrastrukturprojekten, in: Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften. Schriften des Vereins für Socialpolitik. Neue Folge, Bd. 58, Berlin 1971, S. 381 - 398

Wöhe, G.: Einführung in die Allgemeine Betriebswirtschaftslehre. 7.Aufl. Berlin, Frankfurt 1967, S. 164

Wronsky, D.: Landesplanung als Grundlage für die Wahl von Industriestandorten, in: Die Unternehmung. Schweizerische Zeitschrift für Betriebswirtschaft, Heft 3, 1968, S. 176 - 190

Weber, H.H.: Ökonomische Probleme der Wasserwirtschaft. Institut für Wirtschaftspolitik an der Universität zu Köln (Hrsg.) 1956

ANHANG

I. Förderungsmaßnahmen für Investitionen der gewerblichen Wirtschaft

1. Finanzierungshilfen

das interessiert den Unternehmer

1.1 Für die *Neuansiedlung von gewerblichen Produktionsbetrieben im Zonenrandgebiet und in den Bundesausbaugebieten* beträgt der Subventionswert der Hilfen bis zu 15 %, in übergeordneten Schwerpunkten außerhalb des Zonenrandgebietes bis zu 20 % und in übergeordneten Schwerpunkten im Zonenrandgebiet bis zu 25 % der Investitionskosten.[1)]

Solche Hilfen mit den gleichen Subventionswerten können auch ansässige gewerbliche Produktionsbetriebe für *Erweiterungsmaßnahmen* erhalten, die in ihrer Wirkung einer Neuansiedlung gleichzusetzen sind.

Unternehmen, die im Zonenrandgebiet oder in den Bundesausbaugebieten einen *Fremdenverkehrsgewerbebetrieb* errichten oder erweitern, können gleichfalls Finanzierungshilfen mit einem Subventionswert bis zu 15 % gewährt werden.

Die Finanzierungshilfen werden weitgehend den betriebswirtschaftlichen Verhältnissen des einzelnen Unternehmens angepaßt. Im wesentlichen kann zwischen den beiden folgenden Finanzierungsmöglichkeiten gewählt werden:

a) Erste Finanzierungsmöglichkeit:

Diese Möglichkeit stellt eine Kombination dar zwischen

- einer steuerfreien Investitionszulage, einem nicht steuerneutralen Investitionszuschuß und einem Darlehen

oder

- einer steuerfreien Investitionszulage und einem nicht steuerneutralen Investitionszuschuß.

Hierbei kann wie folgt kombiniert werden:

aa) Alternative 1:

Steuerfreie Investitionszulage
in Höhe von 10 % der im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Betriebsstätte angeschafften oder hergestellten abnutzbaren Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens nach Maßgabe des Investitionszulagengesetzes vom 18.8.1969 (BGBl. I S.1211) nebst Verordnung vom 4.9.1969 (BGBl. I S.1576)

und

Investitionszuschuß aus Haushaltsmitteln des Bundes

in Höhe von 3,1 % der Investitionen bei 15 % Subventionswert, [1]
in Höhe von 6,2 % der Investitionen bei 20 % Subventionswert, [1]
in Höhe von 9,3 % der Investitionen bei 25 % Subventionswert, [1]

und

Darleben (Zinssatz 2,5 – 3,5 %, Laufzeit 10 Jahre, davon 2 Freijahre) *der Bundesanstalt für Arbeit*

in Höhe von bis zu 10 % der Investitionen bei 15 % Subventionswert, [1]
in Höhe von bis zu 20 % der Investitionen bei 20 % Subventionswert, [1]
in Höhe von bis zu 30 % der Investitionen bei 25 % Subventionswert. [1]

Die Höhe des Darlehens richtet sich im einzelnen nach den von der Bundesanstalt für Arbeit als förderungsfähig anerkannten Investitionen je Arbeitsplatz.

An Vorhaben des Fremdenverkehrs beteiligt sich die Bundesanstalt für Arbeit nur in Ausnahmefällen.

oder

ab) Alternative 2:

Steuerfreie Investitionszulage
in Höhe von 10 % der im Zusammenhang mit der Errichtung oder Erweiterung der Betriebsstätte angeschafften oder hergestellten abnutzbaren Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens nach Maßgabe des Investitionszulagengesetzes vom 18.8.1969 (BGBl. I S.1211) nebst Verordnung vom 4.9.1969 (BGBl. I S.1576)

und

Investitionszuschuß aus Haushaltsmitteln des Bundes

in Höhe von 5 % der Investitionen bei 15 % Subventionswert.[1)]
in Höhe von 10 % der Investitionen bei 20 % Subventionswert.[1)]
in Höhe von 15 % der Investitionen bei 25 % Subventionswert.[1)]

b) Zweite Finanzierungsmöglichkeit:

Darlehen aus bayerischen Mitteln (Zinssatz 3,5 – 4 %, Laufzeit 15 Jahre, davon bis 3 Freijahre).

Die Höhe des Darlehens richtet sich nach dem jeweiligen Einzelfall.

Bei gewerblichen Produktionsbetrieben kann das Darlehen auch mit einem *Investitionszuschuß aus bayerischen Mitteln* gekoppelt werden.

Finanzierungshilfen dieser Art können auch für die Neuansiedlung oder Erweiterung von Industrie- und Fremdenverkehrsbetrieben in im einzelnen nicht festgelegten entwicklungsfähigen, insbesondere *ländlichen Gebieten* außerhalb des Zonenrandgebietes und der Bundesausbaugebiete gewährt werden.

1.2 *Für Umstellungs- oder Rationalisierungsinvestitionen von gewerblichen Produktionsbetrieben und Fremdenverkehrsbetrieben* beträgt der Subventionswert bis zu 10 %. Im einzelnen können solche Investitionen wie folgt gefördert werden:

a) Im Zonenrandgebiet durch

- steuerfreie *Investitionszulagen* in Höhe von 7,5 % der im Zusammenhang mit der Umstellung oder Rationalisierung angeschafften oder hergestellten abnutzbaren Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens (sofern es sich um Umstellungsmaßnahmen oder grundlegende Rationalisierungsinvestitionen handelt)
- und einen *Investitionszuschuß* aus Haushaltsmitteln des Bundes in Höhe von 2,5 % der Investitionen.

Anstelle dieser Finanzierungshilfen kann auf Wunsch auch

- ein *Zinszuschuß* aus Haushaltsmitteln des Bundes in Höhe von 8 % für einen zur Durchfinanzierung der Investitionen aufgenommenen Bankkredit (nur für gewerbliche Produktionsbetriebe)

gewährt werden.

b) In Bundesausbaugebieten außerhalb des Zonenrandgebietes durch

- einen *Investitionszuschuß* aus Haushaltsmitteln des Bundes in Höhe von 6,2 % der Investitionen
- und ein *Darlehen* der Bundesanstalt für Arbeit (Zinssatz 2,5 % – 3,5 %, Laufzeit 10 Jahre, davon bis 2 Freijahre) in Höhe von bis zu 20 % der Investitionen.

Sofern ein Darlehen der Bundesanstalt für Arbeit nicht beantragt wird, kann auch ein Investitionszuschuß in Höhe bis zu 10 % der Investitionen gewährt werden.

An Vorhaben des Fremdenverkehrs beteiligt sich die Bundesanstalt für Arbeit nur in Ausnahmefällen.

c) Anstelle der unter a) und b) aufgeführten Finanzierungshilfen kann ein *Darlehen aus bayerischen Mitteln* (Zinssatz 4 – 6 %, Laufzeit 10 – 15 Jahre, davon 1 – 2 Freijahre) gewährt werden. Die Höhe dieses Darlehens wird im Einzelfall festgelegt.

1.3 *Anträge* sind bei der Regierung einzureichen, in deren Bereich das Vorhaben durchgeführt werden soll. Sofern auch ein Darlehen beantragt werden, sind die Unterlagen über die Hausbank bei der Regierung einzureichen.

Die Antragsvordrucke sind bei den Regierungen, welche die Antragsteller auch über die für ihren Betrieb geeigneten Fördermöglichkeiten beraten, den Hausbanken, den Industrie- und Handelskammern und der Bayerischen Landesanstalt für Aufbaufinanzierung, 8 München 22, Königinstraße 15, Tel. 28 02 01, zu erhalten.

Weitere Einzelheiten sind den Richtlinien des Regionalen Förderungsprogramms des Bundes in der jeweils gültigen Fassung, derzeit vom 1.8.1969, Bundesanzeiger Nr. 174 vom 19.9.1969, Bayer. Staatsanzeiger Nr. 41 vom 10.10.1969, Amtsblatt des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nr. 11 vom 28.10.1969 mit Änderung gemäß Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 31.8.1970, Bayer. Staatsanzeiger Nr. 36 vom 4.9.1970, sowie den Richtlinien zur Durchführung der bayerischen regionalen Förderungsprogramme 1970 für die gewerbliche Wirtschaft vom 16.6.1970, Bayer. Staatsanzeiger Nr. 28 vom 10.7.1970, Amtsblatt des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nr. 8 vom 10.7.1970 zu entnehmen.

2. Steuerliche Erleichterungen

2.1 Sonderabschreibungen im Zonenrandgebiet

Nach einer Entschließung des Bayer. Staatsministeriums der Finanzen vom 2.11.1953 (FMBl. S.825) sollen auf steuerlichem Gebiet in allen Ermessensfragen die besonderen Verhältnisse und Belange des Zonenrandgebietes berücksichtigt werden.

Sonderabschreibungen können auf Antrag bewilligt werden für neuangeschaffte oder neuhergestellte Wirtschaftsgüter

a) des unbeweglichen Anlagevermögens, die im Zonenrandgebiet errichtet werden und
b) des beweglichen Anlagevermögens, die mindestens 3 Jahre in einem im Zonenrandgebiet gelegenen Betrieb des Steuerpflichtigen verbleiben.

Solche Anträge können nach der bisherigen Verwaltungsregelung entgegenkommend behandelt werden, insbesondere, wenn dadurch die wirtschaftliche Entwicklung des Zonenrandgebietes oder die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen gefördert wird. Nach den bisherigen Bestimmungen (s. Entschließung des Bayer. Staatsministeriums der Finanzen vom 6.6.1967 FMBl. 1967 S. 259) können die Sonderabschreibungen für vor dem 1.1.1971 angeschaffte oder hergestellte Wirtschaftsgüter bewilligt werden. Auf Grund des Urteils des Bundesfinanzhofs vom 9.7.1970 – IV R 34/69 –, das eine gesetzliche Grundlage für die Sonderabschreibungen für erforderlich hält, ist in Zukunft mit einer gesetzlichen Regelung der Sonderabschreibungen bei Investitionen im Zonenrandgebiet zu rechnen. Vorerst können jedoch noch Anträge im bisherigen Rahmen gestellt werden.

Für die Bewilligung von Sonderabschreibungen an Unternehmen in der Rechtsform der GmbH & Co. KG (AG & Co. KG) gelten einige einschränkende Sonderregelungen.

Sonderabschreibungen dürfen im Wirtschaftsjahr der Anschaffung oder Herstellung und in den beiden folgenden Jahren neben den nach § 7 EStG zu bemessenden Absetzungen für Abnutzung

a) bei beweglichen Wirtschaftsgütern des Anlagevermögens insgesamt 50 v.H.,
b) bei unbeweglichen Wirtschaftsgütern des Anlagevermögens insgesamt 30 v.H.

der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nicht übersteigen.

Die Bewilligung von Sonderabschreibungen wird in der Regel mit der Auflage verbunden, daß die Absetzungen für Abnutzung nach § 7 EStG

in gleichen Jahresbeträgen vorgenommen werden und daß in den auf die Sonderabschreibungen folgenden Wirtschaftsjahren die Absetzung für Abnutzung nach dem dann noch vorhandenen Restwert und der Restnutzungsdauer bemessen wird.

Anträge auf Bewilligung von Sonderabschreibungen sind an das zuständige Finanzamt zu richten.

2.2 Grunderwerbsteuerbefreiung bei Betriebsinvestitionen in volkswirtschaftlich förderungsbedürftigen Gebieten

Auf Antrag wird der Erwerb eines Grundstücks, soweit er

a) unmittelbar und ausschließlich zur *Errichtung oder Erweiterung* einer Betriebsstätte im *bayerischen Zonenrandgebiet*, in den bayerischen *förderungsbedürftigen Gebieten* i.S. der Verordnung zu § 1 Abs. 2 Nr. 3 des Investitionszulagengesetzes vom 4.9.1969 (BGBl. I S. 1576)[1] oder in den zum sog. *Steinkohlenbergbaugebiet* i.S. des Steinkohlenanpassungsgesetzes vom 15.5.1968 (BGBl. I S. 365) gehörenden bayerischen Gemeinden,[2]

b) unmittelbar und ausschließlich zur *Umstellung oder grundlegenden Rationalisierung* einer Betriebsstätte im bayerischen *Zonenrandgebiet*

verwendet wird, von der Besteuerung nach dem Grunderwerbsteuergesetz ausgenommen. Voraussetzung für die Steuerbefreiung ist, daß

a) die betriebliche Investition volkswirtschaftlich förderungswürdig und geeignet ist, die Wirtschaftskraft oder die Wirtschaftsstruktur der vorgenannten Gebiete zu verbessern, was durch eine *Bescheinigung* des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr nachzuweisen ist,

b) der Grundstückserwerb in der Zeit vom 1.1.1969 bis 31.12.1974 – in den Bergbaugebieten vom 1.1.1967 bis 31.12.1971 – erfolgt und

---

[1] siehe hierzu auch Karte der Fördergebiete (Seite 21).

[2] vom Landkreis Kronach die Gemeinden: Stockheim, Neukenroth; vom Landkreis Weilheim die Gemeinden: Peißenberg, Ammerhöfe, Oberhausen, Maxlried, Polling, Oderding, Huglfing; vom Landkreis Schongau die Gemeinden: Peiting, Hohenpeißenberg, Böbing.

die betriebliche Investition auf dem Grundstück binnen 5 Jahren seit dem Erwerbsvorgang – in den Bergbaugebieten bis spätestens 31.12.1974 – stattfindet.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf das Gesetz über die Grunderwerbsteuerbefreiung bei Änderung der Unternehmensform und bei Betriebsinvestitionen in volkswirtschaftlich förderungsbedürftigen Gebieten vom 27.7.1970 (GVBl. S. 335) verwiesen.

Anträge auf Erteilung der Bescheinigung über die volkswirtschaftliche Förderungswürdigkeit sind über die zuständige Regierung an das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr zu richten.

II. Förderungsmaßnahmen für Vorhaben der Gemeinden und Gemeindeverbände zur Verbesserung der regionalen Infrastruktur

1. Finanzierungshilfen des Bundes und des Landes an Gemeinden und Gemeindeverbände stehen für Investitionen zur Verfügung, welche die Voraussetzung für die Ansiedlung und Erweiterung gewerblicher Produktionsbetriebe schaffen oder auf sonstige Weise dazu beitragen können, die Wirtschaftskraft der Fördergebiete zu steigern.

das interessiert den Bürgermeister und Landrat

1.1 Folgende Maßnahmegruppen können gefördert werden:

- Erschließung von Industriegelände
- Anlagen für die Wasser- und Energieversorgung und für die Abwasserklärung und -beseitigung
- Ausbau von Verkehrsverbindungen
- öffentliche Einrichtungen des Fremdenverkehrs

Voraussetzung für die Förderung aus Bundesmitteln (Regionales Förderungsprogramm des Bundes) ist grundsätzlich, daß das zu fördernde Vorhaben im Zonenrandgebiet oder in den Bundesausbaugebieten durchgeführt wird.[1)]

Eine Förderung aus Landesmitteln kann auch in entwicklungsfähigen, insbesondere ländlichen Gebieten sowie im Einzelfall in industriellen Problemgebieten erfolgen.

Die Vorhaben können mit Zuschüssen gefördert werden, bei Förderung aus bayerischen Programmen auch mit zinsgünstigen Darlehen.

Die Höchstsätze der Förderung betragen im Zonenrandgebiet und in den Bundesausbaugebieten bis zu 60 % der beihilfefähigen Kosten, in unmittelbarer Nähe der Zonengrenze auch mehr als 60 %. Die Höhe des Förderungswertes richtet sich im Einzelfall nach der Bedeutung des Vorhabens und der wirtschaftlichen Leistungskraft des Antragstellers (Realsteuerkraft, unrentierliche Verschuldung, Steuerhebesatz). Für Maßnahmen der Energieversorgung können Darlehen aus Landesmitteln bis zu 50 % der beihilfefähigen Kosten gewährt werden.

1.2 Erwerb von Industriegelände durch Gemeinden

Neben den unter 1.1 genannten Maßnahmegruppen kann ferner der *Erwerb von Industriegelände durch Gemeinden* durch öffentliche Finanzierungshilfen unterstützt werden. In Betracht kommen

- *Zinszuschüsse für Kapitalmarktkredite aus Mitteln des Regionalen Förderungsprogramms des Bundes* für den Erwerb von Industriegelände auf Vorrat in den Schwerpunkten der regionalen Aktionsprogramme[1]. Die Höhe des Zinszuschusses beträgt 6 %. Die Zinszuschußzahlung wird nach Veräußerung des Grundstücks – spätestens jedoch nach 7 Jahren – eingestellt. Ist das Grundstück innerhalb von 2 Jahren noch nicht veräußert, wird bei der Zinszuschußzahlung von einer anschließenden Tilgung des aufgenommenen Kapitalmarktkredits in 5 gleichen Jahresraten ausgegangen.
- *Darleben aus Landesmitteln* zum Erwerb von Industriegelände im Zonenrandgebiet, in Bundesausbaugebieten sowie entwicklungsfähigen, insbesondere ländlichen Gebieten. Die Laufzeit der Darlehen beträgt in der Regel 5 Jahre. Die ersten 2 Jahre können tilgungsfrei gestellt werden. Der Zinssatz ist 4 %.

1.3 Maßnahmen zur Förderung des Wohn- und Freizeitwertes von Gemeinden in Fördergebieten

Strukturverbessernde Maßnahmen zur Förderung des Wohn- und Freizeitwertes von Gemeinden in Fördergebieten können im Rahmen des Programms "Freizeit und Erholung" der Bayerischen Staatsregierung vom 28.4.1970 gefördert werden. Die Finanzierungshilfen bestehen in der Gewährung von Zuschüssen und Darlehen. Die Darlehen werden mit einem Zinssatz von 3,5 % ausgereicht; sie haben eine Laufzeit von 10 Jahren. Der Auszahlungskurs liegt bei 100 %.

Der Bundesminister für Wirtschaft hat in Aussicht genommen, für diese Zwecke Darlehen aus Mitteln des ERP-Haushalts bereitzustellen.

2. *Anträge* von Gemeinden und Gemeindeverbänden auf Gewährung von Finanzierungshilfen des Bundes und des Landes sind in der in den Finanzausgleichsbeihilferichtlinien (FA-BR) vorgeschriebenen Form über das Landratsamt der Regierung, in deren Bereich das Vorhaben durchgeführt wird, vorzulegen. Die Antragsvordrucke sind bei den Landratsämtern zu erhalten.

   Weitere Einzelheiten sind den Richtlinien des Regionalen Förderungsprogramms des Bundes in der jeweiligen Fassung, derzeit vom 1.8.1969, Bundesanzeiger Nr. 174 vom 19.9.1969, Bayer. Staatsanzeiger Nr. 41 vom 10.10.1969, Amtsblatt des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nr. 11 vom 28.10.1969 zu entnehmen. Die Richtlinien haben bis auf weiteres auch für eine Förderung von infrastrukturellen Vorhaben aus Landesprogrammen Gültigkeit. Die Richtlinien für die Gewährung von zinsgünstigen Darlehen zum Erwerb von Industriegelände durch Gemeinden sind im Bayer. Staatsanzeiger Nr. 43 vom 24.10.1969 und im Amtsblatt des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nr. 11 vom 28.10.1969 veröffentlicht.

   Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Hebung des Wohn- und Freizeitwertes liegen derzeit noch nicht vor.

III. Förderungsmaßnahmen für die berufliche Fortbildung und Umschulung

1. Institutionelle Förderung

Im Rahmen des Regionalen Förderungsprogramms des Bundes sowie der bayerischen Förderungsprogramme können Finanzierungshilfen für die *Errichtung oder den Ausbau von Ausbildungs-, Fortbildungs- und Umschulungsstätten* gewährt werden, soweit ein erkennbarer Zusammenhang der geplanten Maßnahmen mit dem regionalen Bedarf der gewerblichen Wirtschaft an geschulten Arbeitskräften besteht.

Die Finanzierungshilfen bestehen in der Gewährung von Zuschüssen. Daneben können aus Landesmitteln zinsgünstige Darlehen gegeben werden.

Die näheren Einzelheiten sind den Richtlinien des Regionalen Förderungsprogramms des Bundes in der jeweiligen Fassung, derzeit vom 1.8.1969, Bundesanzeiger Nr. 174 vom 19.9.1969, Bayer. Staatsanzeiger Nr. 41 vom 10.10.1969, Amtsblatt des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nr. 11 vom 28.10.1969 zu entnehmen.

2. Individuelle Förderung

das interessiert den Arbeitnehmer

Um Arbeitssuchenden den Übergang in eine andere berufliche Tätigkeit zu ermöglichen und zu erleichtern, werden die *berufliche Umschulung und Fortbildung* auch durch *individuelle Hilfen* gefördert.

2.1 Umschulung

Die *Umschulung* wird in der Regel bis zu 2 Jahren gefördert. Es werden gewährt

a) *Unterhaltsgeld* der Bundesanstalt für Arbeit. Es beträgt für das erste Halbjahr 130 %, für die weitere Bezugsdauer 140 % des jeweiligen Arbeitslosengeldes. Hinzu kommen noch Familienzuschläge von wöchentlich je 14,40 DM für den Ehegatten und jedes unterhaltspflichtige Kind. Der Höchstbetrag für das Unterhaltsgeld einschließlich Familienzuschläge beträgt 95 % des Nettoentgelts eines Verheirateten mit 2 Kindern in dem angestrebten Beruf. Auf das Unterhaltsgeld wird lediglich das Einkommen des Umschülers angerechnet, soweit es wöchentlich 50 DM netto übersteigt.

Das Unterhaltsgeld kann für Umschüler in Bayern durch eine *Beihilfe aus Landesmitteln im Rahmen des Bayerischen Berufsförderungsprogramms* bis zum *tariflichen Nettolohn des angestrebten Berufes* erhöht werden. Liegt z.B. der tarifliche Nettolohn im angestrebten neuen Beruf, z.B. als Dreher oder Fräser, höher als das von der Bundesanstalt für Arbeit gewährte Unterhaltsgeld, so wird dem Umschüler diese Differenz aus Mitteln des Bayerischen Berufsförderungsprogramms erstattet. Diese zusätzliche Beihilfe wird Umschülern gewährt, die

- Unterhaltsgeld vom Arbeitsamt erhalten,
- das 21. Lebensjahr vollendet haben,
- bisher keine Berufsausbildung erfahren haben oder ihren Beruf wechseln müssen,
- in einem anerkannten Lehr- oder Anlernberuf mit abschließender Prüfung vor der Handwerks- oder Industrie- und Handelskammer ausgebildet werden

und

- deren Ausbildung mindestens zwölf, längstens aber vierundzwanzig Monate dauert.

b) Kranken- und Unfallversicherung

c) Erstattung von Lehrgangsgebühren, der Kosten für Lernmittel, Arbeitskleidung, Unterkunft, Verpflegung sowie von Fahrtkosten während der Umschulung.

Die Förderung der beruflichen Umschulung ist auch in Form von *Einarbeitungszuschüssen* möglich. Diese Zuschüsse werden gewährt an *Arbeitgeber*, damit diese an Arbeitnehmer schon während der Einarbeitungszeit trotz ihrer noch geminderten Leistung den vollen Tariflohn zahlen können. Die Einarbeitungszuschüsse können bis zu 60 % des Arbeitsentgelts betragen und bis zu einem Jahr gezahlt werden, in Ausnahmefällen auch darüber.

das interessiert den Arbeitgeber

2.2 Berufliche Fortbildung

Im Rahmen der *beruflichen Fortbildung* können Maßnahmen gefördert werden, die u.a. das Nachholen einer bisher fehlenden beruflichen Abschlußprüfung, den Eintritt oder Wiedereintritt weiblicher Arbeitssuchender in das Berufsleben und die berufliche Wiedereingliederung älterer Arbeitssuchender zum Ziel haben.

3. Nähere *Auskünfte über* die Finanzierungshilfen im Rahmen der *Umschulung und beruflichen Fortbildung* erteilen die Arbeitsämter, die möglichst vor Beginn der Umschulung aufgesucht werden sollten, damit die erforderlichen Anträge rechtzeitig gestellt werden können. Weitere Einzelheiten sind ferner der Anordnung des Verwaltungsrates der Bundesanstalt für Arbeit über die individuelle Förderung der beruflichen Fortbildung und Umschulung vom 18.12.1969 (Amtliche Nachrichten der Bundesanstalt für Arbeit 1970 Nr. 2 Seite 85 ff) sowie der Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Arbeit und soziale Fürsorge über die Gewährung staatlicher Beihilfen an Teilnehmer beruflicher Bildungsmaßnahmen vom 20.5.1969 i.d.F. vom 31.10.1969 (Amtsblatt des Bayer. Staatsministeriums für Arbeit und soziale Fürsorge Nr. 13 vom 1.7.1969, Bayer. Staatsanzeiger Nr. 25 vom 20.6.1969) zu entnehmen.

L E B E N S L A U F

Name:	Richter
Vorname:	Barbara, Maria, Elisabeth
Geburtstag:	17. September 1933
Geburtsort:	Gleiwitz/Oberschlesien
Eltern:	Georg Richter und Frau Stefanie, geb. Juretzka
Schulbildung:	1939 - 1941 Volksschule Gleiwitz
	1944 - 1945 Mädchenlyzeum Gleiwitz
	1946 - 1947 Oberschule Weilheim/Obb.
	1947 - 1953 Realgymnasium der Armen Schulschwestern am Anger in München
	14. 7. 1953 Reifezeugnis an dieser Schule
Hochschulbildung:	WS 1953/54 Kunstgeschichte Universität München
	SS 1954 - WS 1956/57 Wirtschaftswissenschaften Universität München
	16. 7. 1957 Diplom für Kaufleute der Universität München
Berufliche Tätigkeit:	1957 - 1961 Sachbearbeiterin bei der Bayerischen Landesanstalt für Aufbaufinanzierung München
	Seit 1966 Verwalterin einer wissenschaftlichen Assistentenstelle am Betriebswirtschaftlichen Institut der Universität München